ROMULUS LAL

operațiunea METROUL

REPORTER

REPORTER

Coperta colecţiei: Done Stan

ROMULUS LAL

OPERAŢIUNEA METROUL

EDITURA EMINESCU
1981

cea mai lungă aventură subterană

Intersecţia străzii *Lânăriei* cu *Splaiul Unirii.* De aici voi porni în cea mai lungă călătorie subterană pe care am făcut-o vreodată. Este aproape de ora prânzului. Soarele verii toride s-a topit şi curge pe chipurile oamenilor, pe ziduri, pe maşini şi arbori, ca mierea, nici umbra nu mai foloseşte la nimic, miroase puternic a cauciuc încins.

La câţiva paşi, pe o stradă îngustă, un buldozer se

încăpăţânează să străpungă zidul unei case în demolare, răspândind în jur nori de praf şi izuri iuţi de pivniţe umede şi mucegăite. Mai jos, spre *Abator,* se văd mormane de pământ răscolit, peste care se rotesc calme braţele macaralelor. Se sapă şi se bat temelii noi şi adânci.

Cât priveşti cu ochii, peisajul e dominat de semnele şantierelor. Dinspre uzina de peste drum răzbat pulsaţiile ritmice şi potolite ale atelierelor. În apropiere, curge *Dâmboviţa.* Apele ei alunecă leneşe între malurile rănite de excavatoare, aducând în undele tulburi puţină răcoare de sub streaşină Carpaţilor.

Cobor treptele de granit negru ale staţiei *Timpuri Noi,* străjuite de pereţi placaţi cu travertin, până la uşile mari din sticlă transparentă ale palatului subteran. Le împing uşor, abia atingându-le. Parcă se deschid de la sine. Un val de aer rece mă învăluie plăcut şi odihnitor. Pătrund în prima sală, largă şi primitoare. Luminile puternice ale tuburilor de neon, ascunse în tavanul mascat sub oglinzi de sticlă colorată se reflectă feeric în mozaicul faianţei strălucitoare care acoperă pereţii şi pardoseala.

Din acest uriaş vestibul, spaţiul se bifurcă. Un culoar duce spre pasajul de trecere a pietonilor, altul, pe care îl urmez, mă conduce spre sala porţilor cu „lacăte" invizibile. Pentru a le deschide, n-am nevoie decât de o monedă de un leu. O introduc într-unul din *turnicheţi* — cum se numesc în termeni tehnici porţile de care vorbeam — şi în mai puţin de o secundă lumina roşie, care interzice trecerea, se stinge pentru ca în locul ei să se aprindă lumina verde: liber. Drumul îmi este deschis. Unul câte unul, călătorii se scurg printre pupitrele turnicheţilor spre sala şi mai spaţioasă de la nivelul inferior. Sala peroanelor.

Cele două linii ferate, pentru ambele sensuri, o taie în jumătăţi egale. Teleafişajul electronic de la capătul peronului ne arată ora exactă: douăsprezece şi treizeci şi cinci. Pe un ecran alăturat, urmărim timpul, în minute şi secunde, până la sosirea trenului.

...6,05... 6,10... 6,15... Imperturbabile în ritmul lor

incoruptibil, minutele şi secundele apar şi dispar pe cadranul teleafişajului. 6,20... 6,25... 6,30... Ştim că trenul va sosi exact la şapte minute de la plecarea celui anterior. 6,35... 6,40... 6,45... Călătorii aşteaptă liniştiţi. 6,50... 6,55... 7,00.

Din întunericul tunelului apar luminile farurilor. Exact în minutul şapte. Aerodinamic, cu vagoanele galben-maronii, silenţios şi primitor, trenul frânează la mijlocul peronului. Uşile se deschid automat, în perfectă sincronizare. Nimeni nu se înghesuie, toţi pasagerii au loc suficient. Garniturile sunt formate, deocamdată, din două vagoane, cu o capacitate de patru sute de călători. Dacă, totuşi, aglomeraţia e mare, călătorii rămân pe peron. Peste şapte minute soseşte alt tren.

Greu mai poţi să-i recunoşti aici, în aşteptarea metroului, pe călătorii din staţiile autobuzelor şi tramvaielor. O dată cu ei, pe scările de granit negru, în sălile sobre dar strălucitoare ale peroanelor, coboară parcă politeţea, respectul, ordinea şi civilizaţia. Nimic nu impune mai bine ordinea decât ordinea însăşi. Deşi situat mult în adâncul pământului, metroul se ridică, prin natura şi calitatea construcţiei, prin locul său în concurenţa mijloacelor de transport moderne, la înălţimea exigenţelor călătorului pretenţios.

Atenţiune! Se închid uşile! auzim vocea dispecerului, în difuzoare.

În clipa următoare, uşile se închid automat. Trenul porneşte lin, pentru ca după numai câteva secunde să atingă viteza maximă admisă. „Aventura” mea subterană începe.

Staţia „Timpuri Noi” a rămas în urmă. Pătrundem în tunelul întunecos, mult sub apele Dâmboviţei, mult sub străzile aglomerate ale oraşului. În vagoane e o lumină plăcută, odihnitoare. Parcă plutim. Nicio zmucitură, niciun zgomot de motoare nu ne tulbură; ventilatoarele nevăzute împrospătează permanent aerul care ne învăluie plăcut. Au trecut şaptezeci şi două de secunde de la plecare, în

difuzoare se aude aceeaşi voce:

Urmează staţia „Piaţa Unirii”. peronul, pe stânga!

Încă o secundă şi trenul opreşte. Ne aflăm în centrul subteran al Capitalei, în cea mai mare dintre staţiile metroului. Un palat în bătaia luminii şi a culorilor calde, construit în stilul arhitecturii sobre şi calme. Suprafaţa interiorului său depăşeşte dimensiunile a trei terenuri de fotbal. Staţionăm de douăzeci şi nouă de secunde.

Atenţiune! Se închid uşile!

Secunda treizeci. Trenul porneşte. Prin ferestrele întunecate nu mai e nimic de văzut. Urmăresc secundarele ceasului. Au trecut nouăzeci de secunde de la plecarea din ultima staţie. Vocea crainicului ne anunţă prin difuzoarele ascunse:

Urmează staţia „Izvor”. Peronul, pe partea dreaptă !

Alte treizeci de secunde de staţionare. Pe linia paralela, în sens invers, a oprit un alt tren.

Vă rugăm, nu depăşiţi banda de siguranţă, atrage atenţia călătorilor vocea din difuzoare.

Încerc să-mi imaginez chipul acestui crainic. Nu ştiu de ce mi-l închipui ca pe un bărbat în vârstă, cu mustaţă bogată, sfătos ca un bunic, în uniforma lui de ceferist, cu chipiul lăsat pe sprâncene.

Tânărul cu bluza neagră, care a aruncat un bilet de tramvai pe jos, este rugat să-l ridice şi să-l pună la coşul de hârtii;, îl aud muştruluindu-l pe cel vinovat. Oare de unde l-a văzut?

Din nou la drum. „Aventura” decurge după programul dinainte ştiut. Nicio abatere, nicio secundă avans sau întârziere. Câţiva studenţi care au urcat o dată cu mine îşi continuă conversaţia în vervă. O femeie cu coşul încărcat de zarzavaturi se gândeşte, probabil, la mâncărurile pe care va trebui să le pregătească pentru prânz. O educatoare, care însoţeşte un grup de copii în uniforme de grădiniţă, le explică ceva în legătură cu funcţionarea metroului. Un bătrân de pe scaunul din dreapta mea citeşte în ziar *Timpul probabil de mâine.* Ştim că afară, la

suprafaţa, sunt treizeci şi cinci de grade. Aici, în tren, e o răcoare plăcută, întreţinută, în limitele programate, prin sistemul de ventilaţie automat.

Urmează staţia „Eroilor”! Peronul, pe partea dreaptă!

Ceasul a mai avansat cu un minut şi douăzeci de secunde. Arhitectura şi finisajele staţiei sunt concepute şi realizate cu mai multă risipă de fantezie, jocul de culori în mozaicurile pereţilor şi ale pardoselilor e inspirat, formele şi volumele coloanelor de susţinere, armonioase. De aici se va ramifica viitorul tronson al liniei de metrou spre staţia finală IREMOAS. Călătoria noastră pe sub albia Dâmboviţei continuă.

De la inaugurarea sa, la 16 noiembrie 1979, au trecut câteva luni. Astăzi, la mijlocul verii anului 1980 — am aflat de la dispeceratul central — unul dintre noi, cei aflaţi în trenul subteran, este călătorul cu numărul 10 000 000. S-ar putea să fie fetiţa cu fundiţă albă din apropierea educatoarei, s-ar putea să fie studenta cu ochi albaştri care se pregăteşte de coborâre sau pensionarul citind rubrica „Starea vremii”. Câte autobuze, troleibuze, tramvaie ar fi fost necesare pentru a transporta aceşti călători spre destinaţiile lor?Calculul nu ne-ar servi la nimic.

— Călătoriţi frecvent cu metroul?

— Chiar foarte des deoarece lucrez la uzina de maşini agricole *Semănătoarea* şi locuiesc în zona pieţii Unirii.

— Ce ziceţi despre acest mijloc modern de transport, acum, după ce v-aţi obişnuit cu el?

— Îmi face impresia că metroul a existat dintotdeauna, de când mă ştiu am făcut, parcă, drumul la uzină şi înapoi, acasă, cu metroul.

Cel care îmi răspunde este un tânăr strungar. Pun aceeaşi întrebare gospodinei care se întoarce de la piaţă cu coşurile încărcate. Se bucură când îi spun că s-ar putea ca tocmai ea să fie călătorul cu numărul zece milioane.

— Este minunat. N-aş mai putea să-mi imaginez oraşul fără metrou.

La ultima staţie a urcat un grup de tineri excursionişti. Se vede imediat că sunt din provincie, după încărcătura pe care o poarta fiecare.

— Aţi mai călătorit cu metroul? îi întreb.

— Nu. Suntem din Baia Mare. Metroul este primul obiectiv în programul excursiei noastre prin Capitală, îmi răspunde unul dintre ei. Până mai ieri era un vis, o idee de domeniul fantasticului. Acum e realitate. Călătorim cu el şi ne fascinează.

Ceea ce mai ieri părea, într-adevăr, o fantezie, azi e o realitate obişnuită, un reflex aproape. Ceea ce doar cu un an în urmă ne emoţiona — şantierul metroului, pe care ne era greu să ni-l imaginăm în funcţiune — azi a intrat într-un perimetru foarte cunoscut, în viaţa de fiecare zi a oraşului, a locuitorilor săi. Chiar şi cei care nu l-au văzut încă, n-au urcat în el, îl ştiu ca fiind al lor, ca făcând parte din peisajul urbanistic al Capitalei. Spunem tot atât de simplu şi de firesc, „mergem cu metroul", cum am spune că mergem cu tramvaiul. Chiar şi cu punctualitatea lui, din şapte în şapte minute, ne-am obişnuit şi ştim de pe acum că atunci când toată magistrala va fi gata şi linia de metrou va lega platforma industrială *Republica — 23 August* cu întreprinderea IREMOAS din cartierul *Militari,* frecvenţa trenurilor prin staţii va fi din nouăzeci în nouăzeci de secunde. Când cobori din tramvai pentru a urca pentru prima dată în metrou poate nu-ţi vine să crezi în această severa punctualitate. Dar, după aceea, te întrebi cum ar fi posibil ca metroul să întârzie câteva secunde?

— Dacă se defectează, totuşi, ceva la o garnitură? întârzierea nu mai poate fi evitată.

— Întocmai. În această situaţie, îmi explică tânărul mecanic de la pupitrul de comandă al trenului, este trimisă pe traseu o garnitură de rezervă. Cea defectă se retrage în depou pentru reparaţie. În staţii, durata de aşteptare va fi dublă. Deci, de la şapte la patrusprezece minute. Defecţiunile sunt însă rare. Metroul românesc înregistrează în prezent o regularitate de 99,5 la sută.

Mult mai bună decât regularitatea celor mai cunoscute metrouri din lume. Călătorii ştiu acest lucru. Sunt siguri că întârzierea nu poate fi mai mare. Ei s-au obişnuit deja cu mersul de ceasornic al metroului şi firma noastră şi-a început existenţa, putem spune, sub semnul unor frumoase certitudini.

I-am lăsat călătorului cu numărul zece milioane timp suficient — câteva luni de la inaugurarea primului tronson — până la dialogul de faţă, pentru a se acomoda cu metroul. Dar, acum i se pare ciudat ca cineva îl întreabă ce impresie îi produce călătoria cu acest mijloc de transport. „Parcă de când mă ştiu călătoresc cu metroul", îmi vine mereu în memorie răspunsul strungarului de la uzina de maşini agricole. Ne-am obişnuit nu numai cu punctualitatea lui, dar şi cu ţinuta personalului din staţii, cu politeţea sa faţă de călători. Ni se pare firească curăţenia din staţii şi vagoane. Metroul a devenit un etalon valoric.

Urmează staţia „Grozăveşti". Peronul pe stânga.

Au trecut o sută douăzeci de secunde de la plecarea din ultima staţie. Grupul de studenţi coboară pentru Institutul politehnic.

Atenţiune! Se închid uşile.

Pentru menţinerea în funcţiune perfectă, douăzeci de ore din douăzeci şi patru, a metroului, lucrează neîntrerupt, ascunsă privirilor noastre, ale călătorilor, o adevărată uzină vie, cu sute de muncitori şi specialişti. Din staţiile electrice de alimentare, din staţiile electrice de forţă şi lumină, din staţiile de ventilaţie, din staţia de automatizări pentru circulaţie, de la instalaţiile de telemecanică şi telecomunicaţii, de la instalaţia de sesizare a fumului, de la instalaţia de control a temperaturilor, de la instalaţia de televiziune cu circuit închis, din atelierele de întreţinere şi reparaţii, ei supraveghează permanent starea generală, mersul ireproşabil al metroului. Nu-i vedem pe aceşti oameni şi nu le cunoaştem truda. Dar ştim că dacă totul decurge în ordine înseamnă că în uzina vie

din spaţiile tehnice subterane, muncitorii şi specialiştii sunt la datorie.

Urmează staţia „Semănătoarea”! Peronul pe dreapta.

La terminarea magistralei est-vest, linia metroului va măsura douăzeci şi şapte de kilometri. Dacă cele două tunele ale sale — dus şi întors — ar fi fost săpate pe verticală şi nu pe orizontală, minerii ar fi ajuns în zona temperaturilor înalte ale litosferei, unde cuţitele sapelor lor de oţel s-ar fi topit. Nici acolo însă, nici mai departe, în străfundurile pământului, nicăieri nu s-ar găsi temperaturi materiale atât de ridicate încât să poată egala temperatura sufletească ce încălzeşte inimile acestor bărbaţi, în munca şi creaţia lor. Câţi dintre noi, călătorii, ne gândim la ei, la dăruirea cu care muncesc? Chiar şi în aceste clipe, undeva pe aproape, în tăcerea de nepătruns a adâncurilor, sute de bărbaţi şi femei ne veghează drumul.

Capacitatea de trafic maxim pe magistrala 1: circa cincizeci de mii de călători pe oră şi sens. Viteza comercială a metroului ajunge la treizeci şi patru — patruzeci de kilometri pe oră faţă de nouă-zece kilometri pe oră la tramvaie şi doisprezece-patrusprezece kilometri pe oră la troleibuze, sau maximum douăzeci şi cinci de kilometri pe oră la autobuze. Pornind de la uzina „Republica” un călător parcurge cu mijloacele de transport de la suprafaţă distanţa până la
IREMOAS în circa o oră şi jumătate. Cu metroul, aceeaşi distanţă va fi străbătută în douăzeci şi cinci de minute. Într-un tren format din şase vagoane, vor putea urca o mie două sute de călători. Şi vor fi în final cincizeci de perechi de trenuri, ceea ce va determina practic eliminarea oricărei aglomeraţii în cele 17 staţii dispuse de-a lungul traseului. Trenurile sunt comandate de un dispecerat central de circulaţie cu ajutorul calculatoarelor de proces. Rolul mecanicului se reduce la supravegherea bunei funcţionări a garniturilor, cu ajutorul aparatelor de bord. Convorbirile mecanicului cu dispecerul central se înregistrează pe banda de magnetofon ascunsă în „cutia

neagră” de control, cu care sunt înzestrate în prezent doar avioanele supersonice. În întreaga sa complexitate, metroul bucureştean a fost gândit şi construit după exigenţele viitorului.

Ajungem în staţia finală. Au trecut unsprezece minute şi douăzeci de secunde de la plecarea din staţia „Timpuri Noi”. Cu tramvaiul am fi străbătut această distanţă în treizeci şi două de minute. Cu autobuzul, în nouăsprezece minute. Cu niciun alt mijloc de transport de la suprafaţă n-am fi ajuns atât de repede.

„Aventura” mea subterană se încheie aici. Prin niciun alt tunel rutier sau feroviar din ţară trecerea nu durează atât de mult, pentru că niciunul nu se întinde pe o lungime atât de mare. În realitate însă, adevărata aventură au trăit-o şi o mai trăiesc constructorii. Pentru ca această distanţă de opt kilometri să poată fi parcursă în unsprezece minute, ei au muncit sub pământ două milioane trei sute şaizeci şi şapte de mii opt sute optzeci de minute.

Dau acele ceasornicului înapoi şi pornesc în sensul invers al timpului în căutarea aventurii lor. Începând din acea zi de martie 1975, când s-a declanşat *Operaţiunea Metroul.*

bibliografie pentru un vis

De când datează ideea construirii unui metrou în Bucureşti? Greu de spus. E neîndoielnic însă că atunci, în 1863, când se punea în funcţiune, la Londra, primul metrou din lume, or fi fost destule spirite înaripate şi la noi care voiau un asemenea mijloc de transport urban în

capitala tânărului stat. Fireşte, pentru perioada aceea, ideea ar fi fost, pe bună dreptate, socotită utopică.

Când întâiul metrou îşi începea goana pe sub oraşul de pe Tamisa, în oraşul de pe Dâmboviţa se construiau primele mari şi spectaculoase edificii, autentice monumente ale arhitecturii. Bineînţeles, cu concursul celor mai cunoscuţi arhitecţi din apus pentru că şcoala de arhitectură românească era încă la începuturile ei. Astfel, în 1888, se inaugurează Ateneul Român, realizat după planurile arhitectului francez Albert Gallerou şi ajutat de arhitectul nostru Constantin Băicoianu, după ce, în 1885, acelaşi Gallerou, secondat de compatriotul său Cassien Bernard, construieşte Banca Naţională; între 1890—1895, arhitectul A. Ballu dăruieşte Capitalei Palatul Justiţiei; între 1896—1900, arhitectul Paul Gotrereau înalţă palatul Casei de Economii etc.

Dar încă pe atunci începuse să se afirme cu deosebită vigoare o pleiadă de tinere talente autohtone care introduc masiv în operele lor elemente specifice româneşti. Arhitectul Ion Mincu construieşte în 1886 Casa Lahovary, preluând şi adaptând elemente proprii arhitecturii vechi româneşti; în 1887—1889 construieşte Casa Monteoru; în 1894 restaurantul „Doina” de pe Şoseaua Kiseleff, cu elemente româneşti specifice regiunilor de deal; în 1890—1892 — actualul liceu „Zoia Kosmodemianskaia” şi multe altele care se întreceau în rafinament arhitectural cu construcţiile realizate de arhitecţii străini. Înaintea lui Mincu, Alexandru Orăscu oferă planurile după care se construieşte, şi se inaugurează la 1869, Universitatea Bucureşti. La începutul secolului nostru, Petre Antonescu înalţă Palatul Creţulescu, Palatul Primăriei, Banca de Investiţii etc; Dimitrie Maimarolu coboară în 1912 schelele de pe Casa Centrală a Armatei; Ştefan Burcuş ridică Biblioteca Centrală de Stat, pentru care primeşte în 1907 premiul întâi în cadrul unui concurs internaţional; D. Nenciuiescu reconstruieşte între 1930—1937 actualul Palat al Republicii. Constructorii şi arhitecţii români ai

vremii nu se poate, aşadar, să nu se fi gândit, văzând metrourile din străinătate, la viitorul „metropolitan” bucureştean.

Să ne reîntoarcem însă la primele metrouri. Începutul îl face, deci, Londra, în 1863, pentru ca în următorii... şaptezeci şi doi de ani, până în 1935, să se pună în funcţiune alte şaptesprezece sisteme: New-York 1868, Istanbul 1875, Chicago 1892, Budapesta 1896, Glasgow 1897, Paris 1900, Boston 1901, Berlin 1902, Philadelphia 1910, Hamburg 1912, Buenos Aires 1913, Madrid 1919, Barcelona 1924, Atena 1925, Osaka 1933, Moscova 1935.

Urmează o pauză de 15 ani, determinată de cel de-al doilea război mondial, timp în care construcţia metrourilor bate pasul pe loc. Între 1950—1974, intră în funcţiune alte 24 de sisteme: Stockholm 1950, Toronto 1954, Leningrad 1955, Cleveland 1955, Roma 1955, Nagaya 1957, Lisabona 1959, Haifa 1959, Kiev 1960, Milava 1964, Montreal 1966, Oslo 1966, Baku 1967, Rotterdam 1968, Mexico 1969, Beijing 1971, München 1971, San Francisco 1972,Nürenberg 1972, Sapporo 1972, Yokohama 1972, Praga 1974, Sao Paulo 1974.

În 1975 erau în funcţiune 43 de metrouri, cu o lungime a liniilor de 2691,7 kilometri, din care 1102 km sunt în aer liber şi aproape 1590 km în tunele. „Bătrânul” metrou londonez are şi cele mai lungi linii — 414 kilometri, urmând în ordine New York cu 395,3 km, Paris 250 km, Moscova 148 km etc. Metroul cu liniile cele mai scurte — 14,1 km — este şi primul construit în Europa continentală: Budapesta [1]

Cum se călătorea prin părţile noastre în anii de început ai metrourilor? Avem în acest sens o amănunţită descriere de la 1836, aparţinând scriitorului francez Stanislas Bellanger, autorul cărţii „Le Keroutza” („Căruţa”) sau „Călătorie în Moldo-Vlahia”*: „În nicio parte din lume după câte ştiu* — scrie Bellanger — *nu se călătoreşte cu mai*

1 După Jorge Espinoze Ulloa, „Ed. Metro”, ediţia 1975

multă repeziciune, dar într-un mod mai puţin confortabil, ca în Moldo-Vlahia. Poştele valahe sunt de patru leghe, adică de 16 kilometri. Fiecare are câte o staţie unde călătorul găseşte cai de călărit, ori de trăsură, ori încă bivoli sau boi... În trăsură, întovărăşit de 2 sau 3 surugii, pleci cu iuţeala unui straşnic vânt, nu mergi pe pământ, ci abia îl atingi ca o rândunică, pierzi respiraţia, auzul şi vederea, asfixiat de praful care te învăluie din toate părţile"[2].

De unde se vede că boala vitezei o aveau şi străbunicii automobiliştilor noştri de azi. Nu în zadar, încă la 1787, a fost nevoie de o... primă reglementare a vitezei în Bucureşti şi încă printr-un pitac domnesc, care impunea vizitiilor ca nu cumva *„Cu blestemata fire a lor, când e învălmăşeală, să dea nebuneşte năvală, ci să aştepte cu încetul şi la pas*".[3]

Venind însă mai aproape de anii apariţiei metroului, aflăm pe străzile Bucureştiului, la 1871, primele tramcare, un fel de camioane acoperite, trase de cai, care luau câte zece pasageri la „bord". Ultimul serviciu de tramcare s-a retras de pe piaţă în 1904 şi aparţinea vestitului Toma Blându, pe care scriitorul Ion Pas îl evocă în romanul „Zilele vieţii tale" astfel: „Trecea în hurducături, ca o corabie sau ca o cămilă, stârnind pulberea şoselei şi învăluit el însuşi în ea, tramcarul lui Toma Blându, ducând lumea la Moşi"[4].

Dar tramcarele nu erau singurele mijloace de transport în comun. Tramvaiul cu cai, care apărea pentru prima oară în New-York, la finele anului 1859, îşi deschide drum şi în Bucureşti în acelaşi an 1871, când se înfiinţează prima întreprindere de acest fel sub formă de concesiune cu capital străin. Confortul lor era mult sporit. Ulysse de Marsillac consemnează în cartea sa „Guide du voyageur à

2 N. Iorga „Istoria românilor prin călători".

3 V. A. Urechia, „Istoria Românilor", vol. 3, p. 74.

4 Alexandru Cebuc — „Din istoria transportului de călători fn Bucureşti"

Bucarest", Bucureşti, 1872, pag. 168: *„Aceste omnibusuri* «*americane*», *cum le zice, sunt într-adevăr, cu băncile lor din catifea roşie, de o rară eleganţă şi foarte confortabile. Fără zguduiri, aluneci pe şine de fier, ceea ce este un fel de voluptate când eşti obişnuit cu scuturăturile birjei pe caldarâmul nostru. Cu cincizeci de bani poţi face o plimbare încântătoare pe Calea Moşilor şi până la capătul Podului, trecând pe la Sf. Gheorghe, Biserica Enei, Strada Academiei, Teatrul, străzile Ştirbei Vodă, Luterană, Fântâna Roşie şi Târgşor până la bariera Mogoşoaiei, şi ce felurime de pasageri: Oboreni până la Sf. Gheorghe, bancheri şi samsari până în piaţa Teatrului şi apoi plimbăreţii care* se *duc la Şosea".*

Dar progresul tehnic continuă. La 9 decembrie 1894, se dă în exploatare prima linie electrică de tramvai în Bucureşti, care străbătea bulevardul Obor-Cotroceni. Ceea ce nu înseamnă că acest progres tehnic a fost primit cu braţele deschise. Pe mulţi îi speria, atunci, ca şi acum: „În ce priveşte tracţiunea cu electricitate, cu toţii vedem ce aspect hidos prezintă sârmele acelea spânzurate în aer pe nişte stâlpi imposibil de privit" — protesta un consilier comunal, după cum se poate citi în Monitorul Oficial din anul 1897 — sau: „sunt contra înfiinţării de tramvaie cu electricitate şi cu aburi — îşi spunea alt consilier părerea în aceeaşi şedinţa a Consiliului Comunal — care ar fi o calamitate pentru public, pentru că firele electrice pot trăsni oameni şi animale, iar aburii ar speria caii de la trăsuri şi celelalte vehicule".

În 1900, marele industriaş român Gh. Assan introduce în Bucureşti primul automobil, iar în 1921 apar primele autobuze, destinate transportului în comun, administrate de o mică întreprindere particulară. Ea nu rezistă însă concurenţei tramvaielor şi este curând lichidată pentru a se reînfiinţa în 1924. În 1926 existau în întreaga ţara 15 895 de autoturisme, autobuze, camioane, motociclete şi diverse alte mijloace mecanice de transport.

La 31 decembrie 1938, lungimea totală a liniilor de

tramvai în Bucureşti era de peste 111 kilometri; iar liniile de autobuze se întindeau pe 141 km de străzi. Capitala dispunea, astfel, de o dezvoltată şi modernă reţea de transport în comun.

Din această perioadă se păstrează şi prima atestare documentară a ideii construirii unui metrou. O aflăm consemnată în articolul *Acoperirea Dâmboviţei* de ing. Horia Voinescu, publicat în revista *Urbanismul* nr. 7—9 din 1935. Analizând ofertele făcute de diverşi antreprenori şi diverse societăţi de construcţii pentru acoperirea Dâmboviţei în perimetrul central al Capitalei, autorul articolului se refera între altele şi la planul prezentat de inginerul Prager, notând:

„Antrepriza Prager a prezentat trei oferte, dar prima, având preţul de 66 000 lei m.l., era în afară de program prin aceea că dădea ca soluţie o singură deschidere peste cursul Dâmboviţei, porţiunile dinspre taluze urmând a fi astupate cu pământ. Această alternativă nu s-a putut admite din următoarele motive: a) se reducea secţiunea de scurgere a Dâmboviţei la ape mari cam cu 1/3, ceea ce ar fi putut provoca o inundare a părţii oraşului din amontele podului; b) în cazul construcţiei unei căi ferate sau metropolitan, umplutura care s-ar fi pus astăzi ar fi trebuit scoasă din nou…”.

Temeinic gândit. În cele din urmă, lucrarea a fost încredinţată societăţii „Via”, ca fiind oferta cea mai avantajoasă (76 400 lei m.l.) şi, ca soluţie tehnică, cea mai corectă. Diriginte de şantier avea să fie numit inginerul Aurel Beleş, specialist în lucrări de beton armat.

La 10 iulie 1935, acoperirea Dâmboviţei pe o lungime de 246 metri, începând cu 20 m în amonte de Podul Justiţiei şi mergând până la 20 m în aval pe Podul Halelor, a fost încheiată.

În deceniul al şaselea, ideea construirii metroului revine în actualitate. Se numeşte o comisie de experţi, se fac măsurători, prospecţiuni. În final, comisia a ajuns la concluzia, firească pe atunci: metroul nu poate fi construit.

Aşa cum nu putea fi construit pe vremea aceea nici Canalul Dunăre-Marea Neagră. Nu atât de specialişti duceam lipsă, cât mai ales de mijloacele tehnice şi financiare. Numai ambiţia nu era suficientă.

După 1970, problema se punea în alţi termeni.

În sfârşit, „dosarul" metroului bucureştean, putea fi redeschis, fără nicio reţinere.

„borna kilometrică zero! recepţie!"

O basculanta nouă, de culoare portocalie, strălucind ca o limuzină, opreşte în faţa Palatului justiţiei. Pe uşa din dreapta a cabinei cineva desenase cu cretă un M mare cât toate zilele. La apariţia ei, tinerii în salopete albastre, nedecolorate încă de soare şi ploi, care până acum şezuseră tolăniţi pe iarba crudă a peluzei ce se întinde de-a lungul trotuarului, se ridică în grabă.

— Bine că sosişi, i se adresează unul dintre ei, şoferului. Ne era teamă că te rătăcişi prin Capitală.

— Nici n-ar fi fost de mirare. El a circulat mai mult prin munţi decât prin oraşe, îi ia altul apărarea.

— Lăsaţi omul în pace şi începeţi descărcarea, intervine bărbatul cărunt, cu faţa arămie şi brăzdată de cute severe, coborând din cabină.

— Am înţeles, nea Preda. Îl lăsăm în pace. E necăjit el şi aşa destul că a lăsat Lotrul şi a venit aici, unde orice şofer cumsecade, crescut pe şantiere, fără hotare şi fără semne de circulaţie, simte că se sufocă. Probabil, nici semafoare n-a mai văzut. În munţii Petrimanului nu-i făceau cu ochiul

decât stelele în nopţile senine. Aici trebuie să fii mereu cu ochii în patru. Ba e stop, ba e trecere de pietoni, ba un gură-cască îţi apare în faţa maşinii de unde nici nu te aştepţi, oricum: scapi de un bucluc şi dai de două.

— O să se deprindă dumnealui, n-ai grijă, intervine unul dintre tineri. Cu fiecare amendă pe care o va „încasa” va mai învăţa câte ceva. După câţiva ani, aici, are toate şansele să ajungă un şofer adevărat.

— Altfel, maşina n-arată rău. Cum i-ai păcălit de ţi-au dat-o?

— Să ne uit m bine la ea că peste câteva zile n-o s-o mai recunoaştem!

— Hei, împieliţaţilor! Aţi coborât din munţi cu o zi mai devreme decât el şi vă credeţi deja bucureşteni. Mai bine daţi-i zor cu descărcarea. Ne apucă noaptea.

— Păi, suntem gata demult, nea Preda.

Bărbatul cu tâmplele cărunte şi faţa încercată de tăria vântului rămâne descumpănit. Nici n-a observat când şi cum au ajuns târnăcoapele şi pikamerele din basculantă jos, pe caldarâm, stivuite cum trebuie, în timp ce băieţii se ţin de glume pe seama pistruiatului de la volan. La prima vedere nu i-ai putea da, pentru nimic în lume, mai mult de optsprezece-nouăsprezece ani. Lisandru Preda însă îl cunoaşte, ştie că a terminat demult armata şi că are destulă experienţă de şantierist pentru a-i acorda toată încrederea. Pe cei în salopete noi, abia scoase din cutie, nu-i cunoaşte. I s-a spus doar atât, la Grup: „Ăştia-s oamenii dumitale”. De gură par destul de buni. La faptă, însă, nu i-a văzut îndeajuns.

— Întindeţi prelata aia mai bine. Ce cort e ăsta?...

— La ce oră vine nevastă-ta cu mâncarea?...

— Strânge bine funia în cârlig...

— Strigaţi-i excavatoristului să oprească unde se află...

— Lasă mai jos braţul macaralei!...

— Unde să punem aparatele de sudură?...

— Atenţie! Vine maşina cu panourile...

Oamenii urcă şi coboară pe scările înalte, de piatră, ale

Palatului Justiţiei, alţii trec grăbiţi pe Splai, aproape atingându-i, simţindu-le căldura respiraţiei şi totuşi n-ai zice că cineva se opreşte cu privirea asupra lor, că cineva îi ia în seamă pe aceşti tineri sau că s-ar întreba cineva, ce-i cu ei şi ce vor să facă aici? E primăvară şi lumea se grăbeşte. Iar prezenţa constructorilor a devenit, chiar şi acolo unde te aştepţi cel mai puţin, prea obişnuită pentru ca ei sau uneltele şi echipamentele lor de tot felul să mai stârnească curiozitatea cuiva. Lisandru Preda stă pe bordura trotuarului şi-i priveşte pe băieţii cu care va lucra — ei înalţă acum paravanele din panouri — încercând să-i „citească” pe dinăuntru, cum spune el, să le dibuie caracterul, să le cunoască valoarea. „E prea devreme. Mai am timp pentru asta”, îşi spune el şi pare mulţumit de acest gând.

Scoate din buzunarul de la piept al salopetei o fărâmă de cretă. Desenează, cât poate de frumos, un M mare, înalt cât îi permite întinderea braţului. Dedesubt, scris cu cifre mai mici: 30 martie 1975. Apoi deschide aparatul de radio şi transmite:

„Aici borna kilometrică zero! Gata pentru lovitura de începere. Recepţie...”.

*

Doar cu puţin în urmă la conducerea superioară de partid şi de stat s-a ţinut o consfătuire. Muncitori şi specialişti de mare competenţă profesională, cu lungi stagii pe şantiere, erau invitaţi să-şi spună părerile în legătură cu felul în care consideră ei că trebuie construit metroul. Preşedintele republicii, cadre de conducere, consilieri şi experţi ascultă fiecare propunere, analizează în detaliu toate soluţiile pentru ca în final să poată fi aleasă cea mai bună dintre ele.

— Prima idee, luată în discuţie, — îşi aminteşte directorul întreprinderii „Metroul” — sugera săparea de-a lungul Splaiului, la o anumită adâncime faţă de carosabil, a unei linii de metrou deschise, ca o cale ferată în „deblé”, cu garduri laterale, cum mai exista şi în alte ţări, iar când

vom avea mai multe mijloace, s-o acoperim. Se părea, la prima vedere, că nu e rău, însă directorul nostru adjunct de-atunci, inginerul Nicolae Popa, a atras atenţia că, într-o asemenea lucrare, fără acoperiş iniţial, va trebui să încorporăm atât de mult oţel şi beton pentru a-i asigura rezistenţa cât ne-ar fi fost necesar pentru o construcţie gen casetă închisă, la mare adâncime.

„Faceţi un calcul exact”, i-a spus secretarul general al partidului.

Inginerul Popa a venit a doua zi cu un calcul cât se poate de convingător:

„Construcţia la o anumită adâncime, cu palier şi pereţi din beton armat, neacoperită, ne-ar costa — demonstra el — cu opt milioane de lei mai puţin pe kilometru faţa de construcţia unei casete închise. Dar, în viitor, când o vom acoperi, ea va fi cu patruzeci de milioane pe kilometru mai scumpă, pentru că, plusul de oţel şi beton, necesar pentru a asigura rezistenţa canalului la presiunea malurilor, devine inutil atunci când lucrarea va fi acoperită şi planşeul va prelua efortul de rezistenţă. Vom avea atunci, adăuga directorul adjunct, sute de tone de materiale îngropate fără rost în malurile Dâmboviţei. Şi, încă un argument: în eventualitatea că apele Dâmboviţei ies cândva peste maluri, linia de metrou descoperită ar fi expusă inundării”.

Era o ipoteza lucidă pe care unii au taxat-o drept fantezistă. Dar câteva luni mai târziu, la începutul lui iulie 1975, ea s-a adeverit. Dâmboviţa ieşise mult peste malurile ei înalte.

„Ce propuneţi?”, l-a întrebat secretarul general al partidului, tovarăşul Nicolae Ceauşescu.

„Caseta închisă”, a răspuns el.

S-a aprobat şi aşa a rămas.

*

— Deci, dumneavoastră sunteţi cei care aţi dat prima lovitură de târnăcop pe şantierul metroului, îi spun dulgherului Lisandru Preda.

— N-ar fi corect să susţinem acest lucru. Pentru că, unde e începutul? În carnetul topometristului, pe planşeta proiectantului sau, într-adevăr, cum spuneţi dumneavoastră, în vârful târnăcopului care a dat prima lovitură caldarâmului sub care avea să se construiască tunelul?

Lucrarea a fost luată cu asalt în diferite puncte de pe traseul aprobat de conducerea partidului, de câteva sute de constructori de toate meseriile. Ei au meritul începutului. Meritul începutului îl au, deopotrivă, cei doisprezece ingineri şi tehnicieni din atelierul de proiectări al grupului de şantiere TCIB, care, sub conducerea inginerului Mihai Ţenea, au proiectat toată lucrarea din acest sector, au elaborat şi experimentat aici primele soluţii tehnice şi au garantat aplicarea lor în continuare.

Începutul s-a făcut demult, pe alte şantiere ale ţării — pe Bistriţa, pe Argeş, pe Someş, pe Lotru şi Olt — de unde au venit cei mai buni constructori, în uzinele care ne-au înzestrat cu utilaje dintre cele mai moderne, în aulele institutelor de învăţământ superior şi în sălile şcolilor care au pregătit cadrele pentru metrou. Dar, şi mai exact, începutul a fost în dorinţa noastră arzătoare de-a construi.

— Cum aţi ajuns pe şantierul metroului?

— Dintr-o pornire sufletească. N-am vrut să-l refuz pe tovarăşul director Anghel Enăceanu. Mă ştia de la Turnu Măgurele. Treisprezece ani am lucrat împreună, la construcţia Combinatului chimic, la blocuri. A venit personal după mine la Turnu. Nu m-a găsit. Eu eram în Bucureşti, la şantierul 1, la întreprinderea „Policolor”. Eram detaşat pentru câteva luni. Ştiam că începe lucrul la metrou, dar nu ma interesa. Îmi plăcea la Turnu. Tovarăşul director Enăceanu m-a găsit. A trimis maşina după mine, să vin până la dânsul. A început să-mi spună: „Frate I.isandre, uite, trebuie să facem un metrou şi avem nevoie de dumneata. Nici eu nu te-am refuzat vreodată, nici dumneata cred că n-ai să mă refuzi”. N-am putut zice nu. M-a câştigat de la început cu vorba şi cinstea dânsului. Am

lăsat acolo alt şef de echipă şi am venit. Dar mi-a fost tare greu la început.

Nu aveam oameni, parcă eram legat de mâini. Mi-au dat vreo cinci băieţi, mi-au mai repartizat alţii, însă toţi erau cam străini de meserie şi n-aveam niciun spor. Într-o zi i-am spus tovarăşului Enăceanu: „Nu merge treaba. N-am cu cine lucra. Dau o fugă să-mi aduc oameni”. „Bine, zice, du-te, dar mai lasă-le şi celor de-acolo ceva.” Am mers la mine în sat, am dat o raită şi pe la Turnu Măgurele şi am adunat o echipă. Vreau să spun, oameni pentru o echipa. Mai aveam de muncit cu ei până să ajungă o adevărată echipă. Dar eram pe drumul cel bun. Încet, încet, ne-am acomodat. De doi ani nu mi-a plecat niciun muncitor din formaţie.

Am câţiva muncitori cu care mă cunosc demult. De Petre Dobre sunt ataşat sufleteşte din ’62. Peste tot am fost împreună şi totuşi, o dată, l-am pierdut. Eu fusesem detaşat pe un şantier mai îndepărtat, iar când m-am întors, nu l-am mai găsit. Plecase. Apoi, ne-am reîntâlnit, întâmplător, pe şantierul din Alexandria.

Suntem acum, ca o familie. Îi ştiu pe toţi de unde sunt, unde stau, cum trăiesc, ce probleme au. Chiar şi în timpul liber suntem de cele mai multe ori împreună. Duminica, de sărbători, luăm câteva sticle de vin şi ne întâlnim la careva dintre noi, ne cinstim, mâncăm, povestim, mai facem o tablă, un şah, mai comentăm un film sau un spectacol de la televizor, după care pleacă fiecare la casa lui. La restaurant nu mergem niciodată, nu-i plăcerea noastră. Revelionul de anul trecut l-am făcut la mine. Au fost doisprezece băieţi, cu nevestele. Toate camerele erau pline. Nicăieri nu ne-am fi simţit mai bine.

Mai am în echipă un băiat la care ţin foarte mult. O să vă mai vorbească şi alţii de el. Îl cheamă Eleodor Udeanu. E din Uda, judeţul Teleorman, unde s-a făcut una din primele cooperative agricole de producţie din ţară. L-am dat, la început când a venit pe şantier, la sudori. S-a calificat. După aceea, când s-au deschis cursurile de dulgheri, l-am

trimis sa înveţe ş dulgheria. Nu-i strică să ştie mai multe meserii. Cu cât stăpâneşti mai multe meserii, cu atât eşti mai mult un adevărat om de şantier. Nu-i din cale-afară de greu să faci dintr-un tânăr un bun meseriaş, dar e destul de greu să faci din el un bun şantierist, să accepte şantierul ca mediu de viaţa, aşa cum marinarul acceptă marea şi oceanul.

La Udeanu preţuiesc iniţiativa şi bunul simţ. Când nu sunt aici, când mă cheamă la o şedinţă sau la recepţionarea unei lucrări, îl las în locul meu şi el le zice celorlalţi: „Dacă nu e şeful prezent, să facem mai mult, să fim mai disciplinaţi, să nu poată spune nimeni că dacă el lipseşte, noi nu mai valorăm două parale”.

Are categorie mică pentru că e tânăr, dar pe el îl las să aibă grijă de toate când plec de la punctul de lucru. Pune mult suflet în ceea ce face şi niciodată nu lucrează de mântuiala. Aici se cere calitate, ordine, rapiditate în execuţie. E un şantier simplu dar, cum să spun, Dâmboviţa ne împresoară din toate părţile şi, dacă nu suntem atenţi, dacă neglijăm cât de cât calitatea lucrărilor, poate da apa în pereţi. Şi, o dată ce dă apa în pereţi, se duce armătura. Băiatul este şi foarte econom, are grijă de fiecare scândură de pe şantier, de fiecare bucată de sârmă, ca şi când ar fi în ograda lui. Să-l vezi cum îi muştruluieşte pe cei care nu îngrijesc cum trebuie uneltele de lucru, materialele. Avem acum nişte panouri metalice nemaipomenite. Nu ştiu cine le-a proiectat şi le-a executat, dar a făcut o ispravă de minune. Se toarnă cu ele şi două sute de metri cubi de beton. Ar trebui generalizate pe toate şantierele. Nu s-ar mai consuma lemn. Se mânuiesc şi mai uşor. După ce le demontăm, le curăţim, le ungem şi le folosim din nou. Au apărut multe idei bune pe şantierul metroului, care ar trebui extinse.

— Îi aveţi în vedere, din câte îmi dau seama, doar pe cei mai de ispravă. Chiar toţi din echipă sunt atât de buni?

— N-am spus asta. Au trecut fel de fel de oameni prin formaţia noastră. Cei certaţi cu disciplina, cu ordinea nu s-

au acomodat şi au plecat. Unii aveau obiceiul să lipsească, să întârzie de la program. Nu-i repezeam, nu-i bruscam dar le ceream să dea socoteală. Dacă întârziau mai mult şi mai des, le spuneam: „Azi nu mai puteţi lucra. Mergeţi acasă şi veniţi mâine”. Pierdeau la câştig, dar altfel nu puteam proceda. Nu-i pot obliga pe cei disciplinaţi să lucreze şi pentru chiulangii. Cei mai mulţi şi-au dat seama că n-o scot la capăt cu mine decât prin ascultare şi s-au făcut băieţi de echipă. Am o uitătură mai aspră, dar inima nu-mi este aşa. Nu sancţionez decât atunci când cineva îmi forţează mâna.

— Cine şi când v-a „forţat” mâna?

— Am primit nu demult în formaţie doi tineri care tocmai fuseseră eliberaţi din închisoare, condiţionat, prin decretul de amnistie. Unul dintre ei, Răducu Florea, s-a făcut băiat bun. Dar după ce ne-a dat multă bătaie de cap. Lua banii în ziua retribuţiei şi până îi termina nu mai venea la lucru. L-am tratat în fel şi chip, îşi lua angajamentul că se cuminţeşte, dar şi-l respecta atât timp cât nu avea bani. Am vorbit cu şeful lotului: „Ce ziceţi să facem cu el?”. „Trimite-l la mine.” L-am trimis la inginerul Merică. I-a zis: „Stai colea la masă şi scrie o declaraţie, cum că nu mai faci niciodată aşa ceva. Iar dacă mai faci, te trimit la plimbare”. Apoi, m-a întrebat: „Îl mai primeşti sau nu în echipă?” Eu zic: „Dacă a dat declaraţie că nu mai lipseşte, îl primesc”. De atunci n-a mai lipsit. L-am calificat ca sudor şi nădăjduim că nu ne va mai face necazuri.

La mine trebuie să muncească toţi. Oricât de puţină treabă ar fi de făcut, trebuie să muncească toţi. Altfel, apar discuţii. Am învăţat acest lucru, de când eram ucenic. Nu pot tolera sustragerea unora de la efortul celorlalţi, absenţele, întârzierile. Cel de al doilea băiat de care vorbeam, Cornel Verner Loch, este prieten bun cu Florea. Cu el încă mai avem probleme. Continuă sa lipsească. Luna trecută a lipsit vreo şase zile. N-a luat decât jumătate din retribuţia pe care au luat-o cei de-o categorie cu el. I-am arătat: „Uite cât te costă neseriozitatea ta”. Totuşi, dacă cu ei sper că o voi scoate cumva la capăt, pentru că

sunt tineri şi nu-i rea „stofa” în ei, în schimb am unul mai vârstnic, care mă face să visez urât. Bea de stinge şi lipseşte când ai mai mare nevoie de el. L-am luat acum câteva luni. La început nu-i ştiam năravul. Nici nu bănuiam ce surprize îmi va face. L-am întrebat într-o zi, aşa, într-o doară:

— „Nea Dobrescule, câţi copii ai?”

— „Cinci”, îmi spune el.

— „Ce vârstă?”

— „Cel mare a împlinit optsprezece.”

— „Cu ce se ocupă?”

— „L-am dat la unul să-i păzească vitele. Îi dă mâncare.”

— „Adu-l aici”, zic.

— „Cum? Aţi putea să-i primiţi?”

— „De ce nu?”

L-a adus. N-am mai văzut până atunci un om venind din afara societăţii — de mic era singur cu vitele pe care le îngrijea — şi totuşi atât de maturizat, de inteligent şi simţitor.

A învăţat repede totul şi a prins de la început dragoste de meserie şi de şantier. Nu mult după aceea, într-o zi de retribuţie, a venit la mine şi mi-a spus: „M-am gândit să trimit mamei o mie cinci sute, să cumpere bucate pentru cei mici. Ăştialalţi, fiţi bun şi grijiţi-i dumneavoastră”.

I-am făcut un CEC. Are acum o sumă frumoasă. Dar cel mai de preţ este caracterul lui, care m-a făcut să mi-l apropii ca pe propriul meu copil.

— Ce fel de şefi aţi avut? Cum v-aţi împăcat dumneavoastră cu ei?

— Şi de unii şi de alţii. La Turnu Măgurele l-am avut ca şef de lot pe inginerul Adrian Bărtoi. Era foarte tânăr, dar capabil şi înţelept ca un bătrân. Ştia să vorbească cu oamenii şi ştia să-i preţuiască şi pe cei de jos La el toţi erau respectaţi. E mare lucru să ai darul de-a vorbi în aşa fel cu oamenii încât să le dai curaj şi încredere, când vezi că le lipsesc. Inginerul Bărtoi, cu o vorbă de-a lui, oprea omul din cădere. Ce să vă spun? Nu-s mulţi ca el. Seara,

după programul de zece-douăsprezece ore, ne strângea pe toţi maiştrii şi şefii de echipe la dânsul şi ne spunea: „Uite ce ne-am propus să facem mâine. Dumneavoastră ce ziceţi?” Ne asculta pe fiecare cu luare-aminte şi pe urmă lua ideea cea mai bună. Când am venit aici şi l-am cunoscut pe inginerul Merică am zis: „Iată, încă un Bărtoi”. Are acelaşi stil, acelaşi tact, aceeaşi bună-cuviinţă în relaţiile cu subalternii.

Am avut şi din aceia care ne obligau să facem numai pe linia dânşilor. Peste zi se răzgândeau şi ziceau: „Nu aici! Dincolo...”. Oamenii mei credeau că eu fac mofturile astea. Pe unul îl chema tot Preda. Nu ne-am înţeles deloc cu el. Niciodată nu ştia ce vrea. Până la urmă a dat de bucluc..

— Care a fost cea mai frumoasă zi din viaţa dumneavoastră?

— Cred că atunci când cele două fete ale mele au venit acasă cu primul salariu. Terminaseră liceul, îşi luaseră bacalaureatul şi imediat au început să muncească. Cea mică la numai un an de la intrarea în câmpul muncii s-a înscris la apartament cu trei camere. Nu mi-a spus nimic decât după ce luase împrumutul la CEC şi depusese prima rată. Nu mi-a spus, ca să nu cred cumva că ea are pretenţia să-i dau eu aceşti bani. Când a primit apartamentul, i-am cumpărat însă tot ce-i trebuie în casă. Am avut de la fetele mele numai bucurii, deşi nu ştiu care constructor se poate ocupa prea mult de creşterea copiilor lui. Pentru că eu, de la şaptesprezece ani, sunt tot pe şantiere. Până atunci am lucrat vreo trei ani ca ucenic la un rotar din sat. Am învăţat meserie bună la el. Era sever cu noi, dar am învăţat ceva. Am fost la început şase ucenici. Patru n-au rezistat. Am rămas eu şi unul de-i zice Achim Militaru.

Meşterul ne pretindea punctualitate şi ordine. Veneam la atelier dimineaţa la şase şi jumătate, făceam focul, aduceam materialele, începeam să ascuţim sculele. Adică, făceam tot ce trebuie să facă un ucenic. Lui Achim Militaru îi pierdusem urma. De atunci, din copilărie, nu l-am mai

văzut. Când am mers în sat, acum vreo trei ani, am întrebat de el. Şi ce credeţi? Lucra tot în Bucureşti şi tot în dulgherie, la Energomontaj. L-am căutat, numaidecât. Nu ne-am mai recunoscut. Trecuseră treizeci de ani. Am îmbătrânit, am încărunţit amândoi, dar, reîntâlnindu-ne, am regăsit un strop din copilăria noastră.

— Copilăria v-aţi petrecut-o, din câte spuneţi, ca ucenic în rotărie şi dulgherie. Unde v-aţi petrecut adolescenţa şi tinereţea?

— Adolescenţa mea se leagă de construcţia Casei Scânteii. Am terminat ucenicia în 1949 şi imediat am venit în Capitală pe uriaşul şantier din apropierea fostului hipodrom. Nu prea mai ieşisem până atunci din satul meu, Urlui-Teleorman, dar când am văzut întinderea acestui şantier şi mulțimea constructorilor, am zis că nu se poate să se construiască aici doar o singură casă, fie ea chiar şi „Casa Scânteii”, că probabil se va construi un oraş. Cam aşa şi era pentru că în ea ar încăpea, fără dificultate, populaţia unui oraş. Adevărata dulgherie aici am învăţat-o, cu toate că, nu pot spune altfel, baza o aveam de la meşterul meu. Dar acum învăţam meseria industrială, dulgheria de proporţii. Făceam cofraje de zeci de metri, ceea ce e altceva decât să faci roţi de căruţa, într-un şopron.

Ştiam de pe atunci că, participând la construcţia Casei Scânteii, şantierele ţarii vor fi, de aici înainte, casa mea. Adolescenţa se încheia. După doi ani am plecat militar. Când m-am întors, toţi consătenii mei constructori trăgeau de mine să merg ba la un şantier, ba la altul, dar niciunul dintre ele nu era pe placul meu. Mi se păreau prea mici, prea neînsemnate, deşi nu era aşa. Aveam orgoliu. Lucrasem la construcţia Casei Scânteii şi trebuia sa găsesc ceva asemănător ca răsunet. Am găsit repede. Tocmai se deschidea şantierul primei mari termocentrale: Borzeşti. Mi-am luat zborul într-acolo. Era, aşa cum speram, un şantier cu multe echipe de dulgheri cu care intraserăm într-o îndârjită întrecere. Ne sculam dimineaţa, cu două-

trei ore mai repede, ca să ieşim înaintea celorlalţi, să facem mai mult ca ei, să câştigăm steagul de brigadă fruntaşă, dar numai bine că de multe ori îi găseam deja pe ceilalţi în frontul de lucru. Vedeţi dar, aceasta a fost tinereţea mea, acolo mi-am petrecut-o în mare parte.

A urmat apoi şantierul Combinatului chimic din Turnu Măgurele, altă carte de vizită a constructorilor noştri. Devenisem, în 1962, şef de echipă şi de-atunci tot şef de echipă sunt. Cea mai mare atenţie am dat-o întotdeauna calificării oamenilor. Nu o calificare oarecare, ci o calificare la nivelul meu. Adică, tot ce ştiu eu, îi învăţ şi pe ceilalţi. La Turnu Măgurele îmi împărţeam formaţia în echipe de opt-noua oameni — aveam peste şaptezeci — şi le repartizam, fiecăruia, lucrarea pe care trebuiau s-o facă. Eu lucram în fiecare zi în altă echipă, pentru ca să-i pot ajuta şi învăţa pe toţi la fel. Mulţi dintre ei au ajuns mari dulgheri. Unii sunt şefi de echipa, alţii au devenit maiştri. Când am venit la metrou, am avut pe cine lăsa în locul meu. Întotdeauna am avut, şi am şi acum, nu unul, ci mult mai mulţi care să-mi poată lua oricând locul ca şef de echipă. În rest, ce să vă mai spun? Aici ştiţi ce am făcut. Câţiva kilometri de galerie pe care metroul, în viteza lui de bolid, îi va străbate cât ai bate din palme.

un pumn de beton pentru statuia oraşului

Cine este Dumitru Merică, cel despre care dulgherul Lisandru Preda îmi vorbise cu atâta căldură? Înainte de-a rosti aceasta întrebare, cercetez cu privirea grupul de bărbaţi care discută în vervă, jos, în frontul de lucru, încercând să-i identific doar după trăsăturile imaginate de mine.

„Acela din dreapta grupului nu poate fi, mi-am zis,

pentru că are tâmplele prea cărunte şi fruntea prea încărcată de cutele anilor. Nici cel cu mustaţa neagră şi bogată nu cred să fie, căci mustaţa nu-i poate ascunde anii prea puţini. Al treilea s-ar potrivi ca vârstă, dar este prea retras şi prea tăcut. Şeful lotului structură-tunel trebuie să fie mai energic, cu personalitate mai evidentă. Nu încape îndoială că e cel mai înalt dintre ei, bărbatul cu trăsăturile de actor, distins şi impunător, spre care se îndreaptă atenţia celor din jur."

— Cine este Dumitru Merică, întreb, apropiindu-mă, iar el îmi răspunde:

— Eu sunt.

Fac cunoştinţă şi cu ceilalţi. Cel cu ochii scăpărători de inteligenţă e Simion Cireşel; veteranul cu părul alb e maistrul Sandu Gălie, cel tăcut e Dumitru Barbu, şeful echipei de fierar-betonişti, mustăciosul e Nicolae Gătreanu. Altul se recomandă: Petre Jilavu. Un fel de stat major al şefului de lot.

— Am aflat că lotul dumneavoastră a realizat, aici, în sectorul central al Capitalei, prima casetă a tunelului. De aceea am şi venit, ca să asist la... inaugurarea ei.

— Aşa este, noi am turnat, acum, la finele lui '75 primul radier, primii pereţi şi primul planşeu, am închis, aşadar, prima casetă în întrecerea cu celelalte subantreprize: Centrala de construcţii căi ferate, Trustul energo-construcţii şi Trustul de construcţii industriale Bucureşti. De data asta, am câştigat noi. Prima casetă e gata. N-am dormit de treizeci şi şase de ore, dar nimic nu te relaxează mai mult ca un succes pe care îl aştepţi. Vom merge tot pe sub mal, de aici, de la Podul Mihai Vodă până la întreprinderea de încălţăminte „Dâmboviţa". Asta e porţiunea noastră. Să sperăm că o vom termina înainte de data care ni s-a fixat în grafic.

Era o luna de la sosirea lotului la acest punct de lucru. Dar lot e un fel de-a zice. Dumitru Merică era şef peste... zece oameni. Acesta era efectivul lotului. În zilele, săptămânile şi lunile următoare au mai sosit şi alţi

constructori, însă cei mai mulţi s-au calificat aici. Sudori, dulgheri, fierar-betonişti. Au învăţat din mers, dar au învăţat temeinic, pentru că lecţiile erau pe viu şi predate de specialişti încercaţi. Mulţi au venit, puţini au rămas. Dar cei care au rămas sunt capabili de toată bărbăţia şi priceperea pe care le-o cere şantierul.

*

Au trecut de-atunci, de la inaugurarea primei casete, trei ani. Lotul are acum sute de cadre, tot oameni unul şi unul. Au ajuns la capătul tronsonului lor, în dreptul întreprinderii „Dâmboviţa". E abia întâi martie 1978 şi termenul la care li se dăduse întâlnire, aici, era fixat în calendar pentru mijlocul verii.

Am venit iarăşi la o inaugurare: închiderea ultimei casete. De data aceasta, însă, fără festivităţi. Ceea ce la început era spectaculos, acum a intrat în obişnuit. Se va raporta sec: „Am terminat". Şi, la fel de sec, conducerea trustului va dispune: „Vă mutaţi la punctul de lucru cutare". N-are nimeni vreme toată ziua de mici festivităţi şi felicitări. Deşi, nici acestea nu lipsesc. Toate la timpul lor.

— Revin la întrebarea cu care v-am căutat cu trei ani în urmă, la Podul Mihai Vodă: Cine este Dumitru Merică?

— În primul rând un constructor care îşi iubeşte cu pasiune profesia. M-am născut la 26 octombrie 1944 la Cetăţuia, unde se refugiaseră părinţii, de la Bacău, din calea frontului. Tata era ceferist, spre deosebire de ceilalţi şapte fraţi ai săi care erau toţi sondori la schela Moineşti. Pe mine mă trăgea inima mai mult spre sonde decât spre căile ferate, dar până la urmă am terminat prin a urma facultatea de construcţii civile şi industriale din Capitală Am terminat-o în 1970 şi de atunci n-am părăsit Bucureştiul şi nici Trustul de construcţii industriale din acest oraş.

Cărţile lui de vizită sunt însă ilustrate cu obiective industriale de primă mărime, la zidirea cărora a participat de la cota zero până la terminare: Uzina de maşini grele, Uzina de utilaj chimic, o fabrică de piese de schimb, câteva

pavilioane în complexul expoziţional, câteva blocuri de locuinţe. Oricum, mult mai mult — în opt ani de la terminarea facultăţii — decât putea construi, altădată, un constructor, într-o întreagă carieră. Pe şantierul metroului a venit în octombrie 1975.

— Ce zi vi s-a întipărit mai puternic în minte?

— Într-o dimineaţă — abia venisem pe şantier — un cofraj care ţinea şaptezeci şi cinci de tone de beton plastic cu întârzietor de priză, — adică proaspăt turnat şi neîntărit —, cedează la un sfert de oră de la plecarea echipei de betonişti. Se rupseseră nişte suduri incorect făcute. Betonul se revarsă. Pe vatra tunelului e un munte de beton. Trebuie să intervenim cu cea mai mare iuţeală. Altfel, betonul face... cu adevărat beton, şi ne-ar fi fost necesar cel puţin o săptămână pentru a-l sparge şi înlătura.

Aleg la repezeală douăzeci de oameni vânjoşi şi începem evacuarea lui cu lopeţile, cu utilajele ce le aveam la îndemână. Dăm o bătălie cu minutele. Dacă nu terminăm treaba în şapte ore, betonul se întăreşte. Un ghinion în plus. Se anunţă telefonic pentru prânz, vizita directorului general... „Muntele” scade dar şi timpul se scurge parcă printre degete. Au şi trecut patru ore de neodihnă. Nu se gândeşte nimeni la relaxare. Grămada de beton ne apasă parcă pe piept. Încă o oră. N-a mai rămas prea mult, dar priza începuse. Intră în funcţiune perforatoarele cu aer comprimat.

Din nou un telefon. Şeful şantierului mă întreabă dacă pot să-i pun la dispoziţie câţiva oameni ca să dea o mâna de ajutor într-un punct de lucru-cheie. „Cam câţi*?*” — îl întreb. „Vreo patruzeci.” „Mă tem că nu. S-o lăsăm pentru după-amiază.” Insistă. Îl amân, totuşi, cu două ore. Acceptă. Oamenii mei trag vârtos. Câteva cozi de lopeţi s-au rupt. Se înlocuiesc cu unelte bune. Unii dintre băieţi nu mai pot. Îi schimb cu alţii, nici ei prea odihniţi. Dar emoţiile noastre sunt pe sfârşite. După şase ore de trudă totul s-a terminat. Până la sfârşitul programului s-a refăcut

şi cofrajul şi s-a turnat din nou peretele care cedase.

De atunci m-am învăţat minte. Ne organizăm mai bine. Dacă înainte nu puteam şti cine a executat anumite suduri, cine a pus anumite şpraiţuri, pe cine să tragem la răspundere pentru calitatea necorespunzătoare a unor lucrări, acum procedăm altfel. Fragmentăm operaţiile pe echipe şi oameni şi fiecare este controlat pe ceea ce face el. A fost primul şi ultimul accident de această natură.

— Care este pasiunea timpului dumneavoastră liber?

— Copiii. Am doi. O fetiţă şi un băieţel. Omul are doi ochi şi trebuie să aibă măcar doi copii. Mai mulţi e bine, mai puţini nu-i bine. E greu să-i creşti, nu-i vorbă, dar nimic nu e uşor pentru cine nu vrea să se strecoare în viaţă. Şi nouă ne este greu, pentru că soţia e şi ea inginer şi trebuie să-şi facă meseria. N-o să stea acasă, dădacă, la copii. Dar când ai dragostea copiilor, te descurci într-un fel dacă nu eşti comod din fire.

— După cum vorbiţi, înseamnă că sunteţi un tată bun. Ca soţ, sunteţi la fel?

— Noi, constructorii, suntem soţi dificili fiindcă ne lăsăm prea mult soţiile singure. De ani de zile plec la şase dimineaţa pe şantier şi mă întorc la opt seara. Înseamnă că soţia e sacrificată, că pe umerii ei apasă toate treburile gospodăreşti şi îngrijirea copiilor. Şi, toate astea, după ce... se întoarce şi ea de la serviciu. Noi am fost colegi de grupă. Ne-am căsătorit în anul patru. În vacanţa mare, spre anul cinci, ni s-a născut fetiţa. A „susţinut” toate examenele de vară cu mama ei. Intrarea în viaţa de familie, a fost, vedeţi dar, grea de la început. Eu zic însă, că de multe ori greutăţile îi apropie pe oameni, îi fac mai înţelegători, mai înţelepţi. Şansa tinerei familii o dă dragostea între soţi şi dragostea pentru copii.

— Care sunt tinerii constructori din lotul dumneavoastră la care ţineţi cel mai mult?

— Unul dintre ei este Eleodor Udeanu. Este căsătorit, are doi copii. Nu ştie să spună *nu.* Indiferent ce sarcină ar primi, indiferent la ce oră, din program sau din afara

programului, aş apela la el, e oricând gata să accepte, din toată inima, sarcina cea mai grea.

Mai am doi băieţi care îmi sunt foarte dragi pentru cât sunt de inimoşi şi de cinstiţi: Ion Costache şi Ion Stănică, macaragii pe aceeaşi macara, unul de zi, altul de noapte. Sunt tot timpul foarte veseli, dar nu o veselie gratuită, inconştientă, de uşuratici, ci mai degrabă un optimism sănătos, bazat pe încrederea în ei, în puterile şi în viitorul lor. Sunt tineri, au nevoie de distracţie, au fost cazuri când i-am chemat pe şantier, chiar şi în sărbători; puteau să refuze, dar n-au refuzat niciodată pentru că, în ciuda vârstei, au maturitatea de gândire pe care le-aş dori-o la toţi. Ce îmi place, de asemenea, la ei este ţinuta, se îmbracă tot timpul îngrijit, cu respect pentru ei înşişi, dar şi pentru cei din jur. Nu poţi spune că le acorzi respect celor din preajma ta decât în măsura în care încerci să fii pentru ei un model în toate.

— Care este, totuşi, omul „model”, din colectivul lotului pe care îl conduceţi?

— Un model între modele este dulgherul Petre Jilavu. Vorbeşte puţin şi face mult. Când nu-i convine ceva, încrunta doar sprâncenele şi se apucă de treabă. Ştie să fie conducător — e şef de echipă — fără să fi făcut şcoală. Dar ce şcoală mai bună îi trebuie, după anii mulţi de muncă pe şantiere? El este omul cu care te poţi bate pe umăr, dar respectul rămâne respect.

— Intraţi des în conflict cu oamenii?

— Des, nu, însă uneori mai apar neînţelegeri. Dar, în general, mă acomodez repede şi bine cu oamenii, am principiile mele în relaţiile cu colaboratorii din subordine. Iert cel mult de trei ori. În alte locuri nu poţi ierta decât o singură dată. Aici trebuie să ierţi de trei ori. Ne vin fel de fel de oameni, cu fel de fel de apucături şi mentalităţi. Pe mulţi i-am luat în răspunderea mea. Unii m-au înşelat, însă alţii au devenit oameni de nădejde. Dacă din zece, câştigi unul, e totuşi ceva. Viaţa şantierului e aspră, dar şi legile lui sunt aspre. Am câştigat înţelegerea oamenilor când am

apelat la inima lor, când le-am cerut să mă ajute, nu că e dispoziţie. După ce stau ore întregi în ploaie, în ger, nu le mai vorbeşti oamenilor cu ordine, cu dispoziţii, pentru că nu e omeneşte şi nici posibil să le pretinzi mai mult decât pot. Eu însumi sunt, câteodată, atât de obosit încât trebuie să-mi adun puterile pentru a mă ţine pe picioare. Ştiu că oamenii mei sunt şi mai obosiţi, pentru că ei duc cu adevărat tot greul. Cum să nu-i înţeleg? Se mai întâmplă însă şi aşa: primeşti de undeva dispoziţia să întocmeşti un grafic pentru a termina lucrarea cutare, la data cutare. Nu interesează dacă ai tot ce-ţi trebuie, dacă există ori nu condiţii, dacă ne stă sau nu în putinţă. Nu e bine. Când dai o dispoziţie trebuie să deţii toate datele problemei, să fii tu, ca şef, convins că dispoziţia ta are fundamentare ştiinţifica. Altfel nu poţi avea certitudinea că ea va fi îndeplinită, că oamenii muncesc cu dragoste şi tragere de inimă.

În colectivul lotului nostru democraţia funcţionează perfect, atunci când luăm o hotărâre, când stabilim anumite lucruri. Toţi sunt ascultaţi şi îndemnaţi să-şi spună părerea. Dar o dată ce s-a convenit asupra unei măsuri, dezbaterea încetează, ceea ce s-a hotărât devine lege şi nimeni nu se poate sustrage de la îndeplinirea ei...

Şeful echipei de betonişti intră în birou.

— Gata pereţii 49 A şi 49 B, comunică el.

Dumitru Merică îşi priveşte ceasul.

— Într-o clipă sunt la voi.

...S-a făcut târziu. Muncitorii de la întreprinderile „Timpuri Noi” şi „Dâmboviţa”, ies din schimb şi inundă străzile, staţiile de autobuze şi tramvaie. Constructorii mai au până la terminarea programului încă vreo două ore. E 1 martie. La capetele podului „Mărăşeşti”, ţigănci tinere îşi strigă bucheţelele de ghiocei târzii şi zambile. Deschidem calendarul unei noi primăveri. Inginerul Merică îşi cufundă privirea în undele râului grăbit şi gândurile îi fug cine ştie unde. Parcă îşi caută chipul în oglinda apei, parcă acum o

vede pentru prima oară.

— Toate râurile aleargă spre mare pentru a se îneca în ea.

Din ce înlănţuire de reflecţii o fi scăpat această metaforă? Nu-l trezesc din visare... Mă întreb „Oare dacă nu s-ar fi făcut inginer constructor, ce altă profesie i s-ar fi potrivit la fel de bine?” „Niciuna... Ba, nu. Oricare alta, care ar cere personalităţi de excepţie...”

Gândesc şi eu cu glas tare. El tresare. Dar nu-şi dezlipeşte privirea de undele Dâmboviţei.

— Fuge, fuge timpul. Îl îngropăm în ziduri de oţel şi beton, asta facem fără încetare, credem că-l fixăm, că-l oprim pentru veşnicie, dar ne scapă mereu printre degete.

Se întoarce spre mine, şi-i ghicesc dorinţa de a ne despărţi. Îl aşteaptă atâtea treburi. În ochii mari şi negri i se distinge nostalgia care te învăluie atunci când trebuie să părăseşti un loc în care ţi-ai lăsat o părticică din viaţă. Peste câteva zile lotul lor va fi dislocat într-un alt punct de lucru de pe viitoarele trasee ale metroului.

*

A mai trecut o primăvară, o vară, o toamnă şi o iarnă, în preajma inaugurării primului tronson de metrou îl caut pentru a treia oară pe Dumitru Merică. Îl găsesc pe traseu, în continuare, la câţiva kilometri mai departe, cu lotul său în vechea formaţie. Niciunul dintre muncitorii vechi n-a plecat. Au început o nouă lucrare, au pornit iarăşi de la zero şi înaintează spre alte cote finale, în nesfârşită succesiune a ciclurilor astrale ale existenţei. În fiecare pumn de beton pe care îl toarnă în structura acestui tunel al timpului, ei fixează o fărâmă din ziua de azi, — mărturie a trăirii noastre, o fărâmă din sufletul lor.

E toamne urzic şi plouă. Se simte iarna pe aproape, între podurile „Izvor” şi „Hasdeu”, brigada complexă a lui Florea Cojocaru se grăbeşte. Panoul la care lucrează trebuie turnat până la sfârşitul zilei, altfel ar apărea întârzieri pe toată lungimea frontului de lucru al şantierului unsprezece. Or, niciunul din cei treizeci şi şase de muncitori ai brigăzii nu se gândeşte la o asemenea eventualitate. Mai presus de orice este onoarea formaţiei lor de lucru, care, în anii mulţi de când s-a constituit, undeva, pe Dunăre, la construcţia unui pod, nu s-a lăsat niciodată umbrita de nerespectarea cuvântului dat.

Dar poate n-a fost nicăieri atât de greu ca aici. Oamenii stau în apă până la genunchi, iar de sus plouă cu găleata. Din zori, de când s-au apucat de lucru, n-a încetat nicio clipă. Iar acum e ora prânzului. Betonarea înaintează greu din pricina apei care umple cofrajul. Dulgherii, betoniştii şi fierar-betoniştii o evacuează cu pompele, care nu mai biruie nici ele lacurile ce se formează văzând cu ochii... Ca şi când nimic nu s-ar întâmpla, maşinile încărcate cu betoane sosesc în ritmul ceasornicului, iar constructorii se reped la furtunul de alimentare şi continuă turnarea. Panoul trei de la staţia „Izvor” mai creşte cu câţiva centimetri spre cota finală.

Dar dacă intervine undeva vreo defecţiune şi nu-l terminăm? — se întreabă Florea Cojocaru, şeful brigăzii. *S-ar putea ca maşinile să se împotmolească chiar aici, în*

zona lucrărilor. Uite cum se scufundă până la osie. Atunci ne-ar fi mai greu pentru că ar trebui să cărăm betonul cu tărgile şi asta ne-ar răpi timp preţios, ne-ar scoate din grafic şi caseta n-ar putea fi închisă la data prevăzută.

Alungă însă repede aceste gânduri. Tovarăşii săi s-au retras în barăcile din apropiere, pentru masa de prânz şi pentru a-şi schimba hainele ude. Florea Cojocaru mai întârzie câteva clipe, poate soseşte vreun nou transport de beton şi nu-i nimeni aici să-l dirijeze şi-apoi, din cauza acestei ploi blestemate — nimic nu-i necăjeşte mai mult pe constructori decât ploile — i-a pierit şi foamea. Nici nu se mai gândeşte la ea. Îşi aprinde ţigara, se ghemuieşte sub un acoperiş improvizat, jos, în deschizătura de sub Dâmboviţa, dar stropii care împroaşcă noroiul îi udă picioarele până la genunchi. Parcă nici nu-i observă, cufundat în gânduri.

Era o toamnă la fel de ploioasă şi rece şi atunci — îşi aminteşte el — *când am făcut pentru prima dată cunoştinţă cu viaţa de constructor. Aveam doar şaptesprezece ani, terminasem şcoala tehnică de mecanici agricoli din Casincea şi aflasem că la Buftea s-a deschis un mare şantier naţional al tineretului pentru construcţia unui studiou cinematografic.*

N-am stat pe gânduri. Credeam că voi lucra câteva luni pe şantier, până voi strânge ceva bani, apoi mă voi întoarce în agricultură. Dar timpul trecea cu viteza cu care se înălţa studioul. De tractorişti nu prea era nevoie şi a trebuit să mă reprofilez pe construcţii metalice. Nu-mi strică să ştiu o meserie în plus, mi-am zis, fără să bănuiesc că nu mă voi mai despărţi niciodată de ea. Studioul s-a terminat în vara anului următor. Marile întreprinderi căutau constructori. Dar parcă numai marile întreprinderi? Toată lumea avea nevoie de noi pentru că se construia peste tot, cât vedeai cu ochii. Am ales în cele din urmă întreprinderea pentru construcţii de poduri, din Bucureşti, unde sunt şi astăzi, chit că firma noastră şi-a schimbat de nu ştiu câte ori denumirea — I.C.P., I.C.I.C.F., S.M., S. 85,

I.P.L.S.T. Şantierul unsprezece poduri şi montaje căi ferate şi, în sfârşit, Şantierul de fundaţii speciale, sub care figurează în prezent. Iniţialele firmei s-au schimbat de repetate ori, n-am priceput niciodată de ce, dar noi constructorii am rămas aceiaşi. Fireşte, mulţi au plecat, mulţi au venit, dar destui am îmbătrânit pe statele de plata ale aceleiaşi firme.

De câţi ani lucrez oare cu sudorul Alexandru Stoicănescu, cu lăcătuşul Virgil Lozan, cu montorii Mihai şi Gheorghe Faur, cu zidarii Constantin Pantazescu, Ion Ungureanu, Manolache Pascale, cu maiştrii Ioan Ghinea şi Ion Măcăniţa, Paul Gabi şi Vasile Toma, cu mecanicii Ion Vlăduţ şi Vasile Neagu? Să fie zece, să fie unsprezece ani? Poate mai mulţi, poate mai puţini, dar mie mi se pare că nu ne-am despărţit niciodată, că suntem, dintotdeauna, o echipă, o familie, că doar dacă unul singur dintre ei ar fi lipsit cândva, undeva pe un şantier, n-am fi fost noi şi n-am fi putut termina podurile începute, podurile care ne tulburau şi visele în nopţile noastre scurte. Ca şi aici. Dacă un singur om din cei care îmi dau încrederea în mine, încrederea în brigada noastră ar lipsi, ceva, nu ştiu ce, mi-ar da senzaţia de incertitudine, mi-ar strecura uşor teama că nu vom termina, până deseară, turnarea acestui panou, de care sunt legate atâtea fire ale staţiei de metrou, numită „Izvor”.

Nu lipseşte însă niciunul, pe chipul nici unuia nu se vede strop de oboseală, de parcă şantierele ne-au turnat în vene apa vie a tinereţii. Suntem noi, veteranii, ce-i drept de-acum puţin încărunţiţi, în jurul ochilor ne-au apărut cute în forma râurilor şi pâraielor ţării, peste care am aruncat poduri şi linii ferate, frunţile ne sunt arse de dogoarea verilor sau de gerurile iernilor, dar nimeni nu ştie privi atât de frumos lumea şi viaţa ca un constructor adevărat. Acolo unde nu e nimic, decât tăcere şi pustiu, pământ neroditor şi neospitalier, el vede o casă viitoare, umbrită de pomi, un drum sau un pod viitor între oameni, un canal cu apă dulce pentru potolirea secetei, o uzină sau un oraş,

o pădure sau un teren de sport, o şcoală sau o creşă, un parc sau, de ce nu ? un cosmodrom viitor. Pentru că, noi, constructorii, suntem visătorii cu mistria şi firul cu plumb în mână, şi, precum ţăranii care fac grâul să crească şi să se coacă în pâinile aburinde, n-avem odihnă, înfrăţiţi cu lumina din zori până în noapte, de când ne naştem până asfinţim. Constructorul e prezent în tot ce se vede durat de mâna omului, sublim şi necesar în jur, dar şi în proiectele de mâine ale vizionarilor cum, deopotrivă, semnele prezenţei lui există în toate straturile civilizaţiei ce-au fost până la noi.

Câte poduri am construit? Au fost mai întâi viaductele de pe linia ferată Predeal-Sinaia, debutul meu în ştiinţa şi arta podurilor. Pe buna dreptate li se spune lucrări de artă, pentru că nu ştii unde se termină meşteşugul şi unde începe arta. Am adăugat şi noi constructorii câteva frumuseţi Văii
Prahovei. Magistrala feroviară are aici cele mai frumoase poduri şi viaducte. Lucram în „salturi" scurte între două trenuri. Nicăieri trenurile nu trec cu o atât de mare frecvenţă ca pe acest traseu. Noaptea se mai răreau şi, atunci, la lumina reflectoarelor, aveam cel mai bun spor. A venit peste noi şi cea mai grea iarnă a secolului, cum o numeau meteorologii, iarna 1953—1954. N-am încetat lucrul. Numai că făceam altceva. Tunele pentru trenuri, prin nămeţi. Ajungeau până la streaşină gărilor, până sub coroanele copacilor. Unde sunt zăpezile tinereţii mele ? Acum, iarna, mai mult plouă şi ploaia ne strică betoanele şi sănătatea, ne blochează maşinile în noroi, ne îngroapă materialele şi se prelinge prin acoperişurile barăcilor... De pe Valea Prahovei am plecat, primăvara, la Mangalia-Sud. Ni s-a comandat un pod mobil cum n-am mai văzut. Nici inginerii cu care lucram n-au mai văzut. Dar asta nu conta. Aveam proiectele şi totul a mers strună. A rămas cea mai frumoasă dintre lucrările la care am participat. Şi podul mobil de la Mangalia-Sud, singurul de acest fel din ţara, până acum. Dacă se va mai face vreunul, de bună seamă că

nu voi lipsi de acolo. Am deprins secretele apelor curgătoare şi stătătoare, ştiu să le supun şi să aştern peste ele, ca şaua pe un cal nărăvaş, podurile de piatră, de oţel sau beton. Numai ploile nu pot fi stăpânite, de la ele te poţi aştepta la orice surpriză.

Ca atunci când am construit viaductul de o sută cincizeci de metri peste Jiu şi Suşiţa. Ploua de peste două săptămâni, râurile se umflaseră, gata să iasă din matcă. Într-o noapte, prin luna mai, am luptat cu ele cum ai lupta cu o sălbăticiune fioroasă. Până la urmă, am fost înfrânţi. Apele au săltat peste maluri şi ne-au măturat o bună parte din lucrări. Le-am refăcut după alte planuri, ca să nu mai avem nicio surpriză pe viitor.

— „Au mai fost ploi aşa de mari pe-aici, de când sunteţi dumneavoastră?” — l-am întrebat pe un păstor bătrân din partea locului.

— „Oho!”

— „Şi ce faceţi în situaţii din astea?”

— „Păi, când plouă aşa, mocăneşte, zile şi nopţi în şir, de simţi că-ţi pătrunde umezeala cu ace de gheaţă sub rotiţa genunchiului, atunci ştim că nu-i niciun pericol şi o lăsăm în voia ei. Când vine însă cu gând să ne prăpădească şi curge de zici că a uitat oarecare înger zăgazul cerului deschis, atunci zău, n-avem ce-i face...”

Şugubăţ gorjanul, îşi râdea de noi. Dar şi noi am râs zdravăn o dată de el. Tocmai începuserăm organizarea pe şantier şi construcţia primelor batardouri în albia Jiului, când un cetăţean din partea locului, trecând pe-acolo, ne întreabă, ca omul:

— „Da’ ce faceţi aici?”

— „Iaca, mutăm Jiul prin satul vecin”, îi răspunde, în glumă, un zevzec de constructor, fără să bănuiască unde va duce vorba lui aruncată în vânt. A plecat cetăţeanul cam descumpănit, dar după câţiva paşi se întoarce.

— „Să nu faceţi una ca asta”, ne-a strigat el de pe mal, dar nici zevzecul nostru n-are altă treabă şi-l întărâtă:

— „N-avem încotro! Poruncă de la stăpânire...”.

Semeni vânt şi culegi furtună. A doua zi vin mai mulţi cetăţeni din sat la noi, hotărâţi să ne convingă că Jiul e al lor, de când îl ştiu şi nu-l vor da nici în ruptul capului. Ne-a fost destul de greu s-o dregem, spunându-le că de fapt construim podul de care ei au mare nevoie. S-au văzut păcăliţi şi s-au aşternut pe râs. Unul mai orgolios dintre ei, însă, nu se lasă:

— „Voi chiar crezurăţi că noi vă crezurăm?

Ba bine că nu. Mulţi vedeau deja, în imaginaţia lor, cum frumosul râu curge de-acum prin satul vecin. Dar, după aceea, am avut cel mai mare sprijin din partea lor la construcţia viaductului şi, datorită acestor ţărani inimoşi şi inventivi, l-am terminat cu câteva luni mai devreme decât prevedeau graficele noastre.

De pe Jiu am plecat iarăşi la mare, în portul Constanţa, pentru montarea macaralelor pe chei. După aceea, la Orşova, pentru aceeaşi treabă. Credeam că toată viaţa, de-aici înainte, o să montez macarale. Dar prin şaizeci şi trei, am revenit la poduri. Şi încă la cel mai mare şi mai frumos din câte am avut: Podul lui Saligny de la Cernavodă. Am lucrat aproape zece ani la consolidarea lui. Era de un secol şi nimeni până la noi nu i-a făcut nici măcar o toaletă ca lumea Curând va intra şi el în odihna şi respectul operelor de muzeu. Traficul feroviar în zonă cere un pod cu linie dublă, cu alte dimensiuni şi o mai mare funcţionalitate. Marele Saligny ar fi astăzi invidios dacă ar putea vedea podurile noastre: Iezer, Borcea, Vadul Oii, Podul prieteniei şi atâtea altele, iar dacă ar întreba: „Cine le-a făcut?”, *i s-ar putea răspunde aşa:* „O echipă de podari condusă de unul ce-şi zice Florea Cojocaru”.

N-ar fi nicio exagerare. După Iezer, Borcea şi Cernavodă, am trecut Carpaţii în Ardeal. Cu aceiaşi oameni am întins alte poduri la Caţa, la Hoghiz, la Homorod. Au fost, de toate, nouăzeci şi nouă de poduri pe care le-am făcut şi le-am trecut cei dintâi. Pasul nostru le-a măsurat şi le-a încercat tăria pentru veacuri, cu sufletul şi cu credinţa noastră, pe urmă le-am dăruit ţării ca punţi

între oameni şi locuri.

A sosit şi ora Metroului. Era în octombrie 1975. Abia începutul.

De cum am venit am intrat unde era mai greu. La turnarea pereţilor mulaţi. Cel mai greu ne-a fost la podul „Izvor". Trecea pe-acolo o reţea de canale subterane neştiute, care provocau surpări, pierderi de materiale, încetinirea ritmului. Din pricina asta s-au scufundat într-o groapă cu noroi nebănuită ghidajele instalaţiei de foraj, de credeam că n-o să le mai scoatem cât e hăul, de-acolo. Două tone şi jumătate, cât are un ghidaj dintr-ăsta din beton, nu-s uşor de manevrat. În câteva minute s-a dus vestea pe tot şantierul. O asemenea nenorocire nu se mai întâmplase. Dacă nu le scoteam, nu mai putea continua săparea. Au venit toţi şefii la faţa locului. Dar nimeni nu ne putea ajuta. Singuri trebuia să ne descurcăm. Macaraua n-o puteam folosi. N-aveam cum să le agăţăm. Ne rămânea o unică soluţie: prinderea lor în cupa instalaţiei de foraj „Kelly" şi astfel să le smulgem încet, centimetru cu centimetru, din noroiul bentonitic în care se aflau scufundate. Dar câte riscuri! Instalaţia „Kelly" nu era pentru aşa ceva şi se putea prăbuşi în fiecare clipă. La comanda ei se afla Gheorghe Niţă care, dacă trebuie, face şi pietrele să joace. Operaţia de scoatere o dirijam eu cu inginerul Petculescu, dar soarta noastră era în mâinile mecanicului. Orice manevră greşită ar fi însemnat o catastrofă. Am asigurat instalaţia cum am putut mai bine, dar pentru a smulge ghidajele din înţepenirea noroiului se cercau manevre de smucire care ne dădeau palpitaţii. De câteva ori, turla se înclinase, gata să se răstoarne. Cu calm şi sânge rece, Niţă al nostru se oprea şi o readucea în stare de echilibru. Eram uzi de transpiraţie, ca acum, după ploaia asta nesfârşită de toamnă. După vreo patru ore, ghidajele au fost recuperate. Putea continua săparea în adâncime. Numai că brigadierii erau sleiţi de puteri, nu atât din cauza eforturilor, ci mai ales a emoţiilor. Nimeni nu ştie mai bine ca noi ce însemna prăbuşirea şi

distrugerea unui utilaj care costă milioane şi fără de care ar fi paralizată munca a zeci şi sute de constructori. De data aceasta trăiam bucuria că am reuşit. Dar prin câte emoţii n-am trecut noi, din brigada podarilor, în sfertul de veac de când ne plimbăm prin ţară, lăsând în urma noastră uneori un drum, alteori un pod, dar întotdeauna şi peste tot câte o părticică din sufletul şi dragostea noastră de oameni şi ţară!

Pauza de prânz s-a terminat. Adică, ar mai fi vreo jumătate de ceas, dar brigadierii au renunţat la ea, înciudaţi de ploaia care nu încetează şi nu ştie că, până deseară, ei trebuie să termine de turnat panoul *numărul trei* şi că oricum îl vor termina, chiar dacă va fi nevoie să sece râul Dâmboviţa...

uneori, prelungirea cu o zi a liniei de metrou
e o chestiune de familie

O nouă zi de muncă începe pe şantierul metroului. E aproape ora şapte, dar e întuneric încă bine, poate şi din pricina ninsorii abundente prin care lumina reflectoarelor puternice, dispuse în jurul punctului de lucru de la staţia Izvor, răzbate anemică şi rece. Zgomotul tramvaielor supraîncărcate care se târăsc, legănându-se, pe cheiul Dâmboviţei e atenuat şi el de zăpada aceasta sărbătorească, care coboară parcă nu din norii cenuşii şi denşi de deasupra oraşului, ci din alte ere, demult apuse, în care, după cum spun cronicele Bucureştiului, nămeţii erau cât casele, iernile bogate începeau în octombrie şi se

sfârşeau în martie.

Acum, suntem în ianuarie şi cade prima zăpadă mai ca lumea. Ea dă urbei noastre veselie şi seninătate. Constructorii, cu căciulile de flanelă lăsate pe urechi şi peste care şi-au aşezat căştile albe sau albastre, după rangul fiecăruia, se bucură şi ei de zăpadă şi de ger, ca nişte copii. Mai scapă de noroi şi de bălţi, se mişcă mai în voie şi în curăţenie mai mare.

Şefii de brigadă, maiştrii, inginerii îşi strigă oamenii, începe distribuirea sarcinilor de dimineaţă. Aud câteva nume repetându-se de mai multe ori şi îmi atrag luarea aminte: Ghercă Iosif, Ghercă Emil, Ghercă Vasile, Ghercă Anton, Ghercă Ştefan, apoi Dâscă Benone, Dâscă Eugen, Dâscă Emil, Dâscă Nicolae... Cel care le rosteşte este şeful de brigadă, Florea Cojocaru. Îi cer lămuriri.

— Sunt fraţi, de bunăseamă.

— Într-adevăr! Sunt fraţi şi lucrez cu ei de aproape zece ani. La toate podurile am lucrat împreuna. Fraţii Ghercă şi Dâscă dau brigăzii stabilitate şi sudură sufletească. Uitaţi-vă la ei. Sunt nişte munţi de oameni, de-ai zice că abia se mişcă, dar în realitate îs iuţi ca sfârleaza, conştiincioşi şi disciplinaţi de ţi-e mai mare dragul să lucrezi cu ei. Fac parte din marile familii de constructori pe care le întâlneşti pe şantierele noastre.

Stau de vorbă cu „echipa” Dâscă:

— Deci, câți fraţi sunteţi dumneavoastră?

— De toţi?

— De toţi.

— Numai nouă.

— Toţi constructori?

— Băieţii, toţi. Fetele lucrează acasă sau la fabricile din Roman. Căci noi suntem din Mirceşti, din satul *Bardului*

— Dumneavoastră câţi copii aveţi?

— Eu am şase, Nicolae trei, Benone tot trei, iar Eugen doi că-i mai mic.

O întreaga baracă din colonia şantierului este ocupată de cei douăzeci şi patru de membri ai familiei Dâscă,

constructori a o sută de poduri şi câte or mai fi de aici înainte.

Pe şantierul staţiei „Unirea” îl întâlnesc pe vlăstarul unei vechi familii bucureştene de ingineri constructori: inginerul Costin Enăceanu. Îl rog să-şi povestească viaţa.

— După ce m-am născut, la 25 septembrie 1949 în Bucureşti, am început să meşteresc fel şi fel de lucruri mari, spune el şi în glumă şi în serios, vrând să accentueze pasiunea dintotdeauna pentru arta de a construi, până am ajuns la vârsta de şcolar. Nu mai ştiu exact cum am nimerit la o şcoală cu limbă de predare germană, apoi la liceul german, după care am urmat Facultatea de construcţii civile şi industriale. Am terminat-o în 1972. Repartizat pe şantierul Combinatului chimic din Turnu Măgurele, m-am prezentat imediat la post, cu nerăbdarea de a face lucruri deosebite. Dar, dezamăgire rapidă şi totală. M-au băgat în birou, între hârţoage, unde simţeam că mă sufoc. Am protestat, dar mi s-a retezat scurt: „Un inginer bun trebuie să cunoască şi lucrările de birou. Altfel, mai târziu, se vor răzbuna pe el”. Mi s-a mai îndulcit totuşi puţin situaţia, dându-mi-se să fac diverse proiecte mărunte — fundaţii de utilaje, castele de apă — şi să le urmăresc execuţia. Trei ani am stat acolo fără să fac ceva deosebit, după dorinţa şi puterea mea.

— Spre ce vă chema dorinţa?

— Spre munţi. Visam hidrocentrale. De când aveam cinci- sprezece ani şi băteam, în excursii, munţii Retezat şi vedeam topometri făcând măsurători şi prospecţiuni pentru viitoarea hidrocentrală de pe Râu Mare, nu m-a mai părăsit visul de a construi hidrocentrale.

— Unii cred că aţi devenit inginer constructor pentru a nu strica tradiţia familiei.

— Imboldul acesta îl aveam în sânge, poate, transmis genetic, din părinţi, bunici şi străbunici.

— Care este, deci, arborele genealogic, cu ramuri de constructori, al familiei Enăceanu?

— Străbunicul, după tata, a fost dulgher, constructor de

poduri peste râurile din Bucureşti. Bunicul a făcut Şcoala de drumuri şi poduri şi s-a numărat printre primii ingineri români în această specialitate, pregătiţi în ţară, în secolul trecut. El avea trei băieţi, între care unul a fost tatăl meu şi toţi au devenit ingineri constructori. Unchiul Alexandru s-a specializat în instalaţii, unchiul Gicu, adică Gheorghe Enăceanu, directorul actual al întreprinderii noastre, ca şi tata, în construcţii civile şi industriale. Vechile fabrici de ciment din Comarnic şi Medgidia sunt proiectate de tata. Băiatul unchiului Gicu, vărul meu, Lucian, e şi el student, în ultimul an, la Institutul de construcţii.

*

O casă, un pom, un copil. Ancestrală înţelepciune, din bătrâni, axă a spiritului şi existenţei noastre. Să lăsăm în urmă măcar o casă, un pom, un copil. Ar fi case destule, pământul ar fi devenit o livadă de pomi, din care roadele nu s-ar termina nicicând. Să treci prin oraşe şi sate, peste dealuri, peste munţi şi şesuri şi să poţi trăi intensitatea sentimentului că drumul pe care umbli a fost aşternut de bunici, pădurea care te răcoreşte a fost sădită de părinţi, casele, în ferestrele cărora răsare soarele, au fost clădite de tine. Să nu poţi măsura adâncimea până la care îţi coboară rădăcinile în pământul ţării...

*

— Terminarea lucrărilor la Turnu Măgurele a coincis cu începerea galeriei de metrou. Când am ajuns aici, continuă Costin Enăceanu, se lucra deja în zona Tribunalului, la turnarea pereţilor *mulaţi* şi la montarea spraiţurilor. În primele zile am răspuns de montarea spraiţurilor. După aceea, au început să se constituie loturile. Lotului *unu* îi revenea misiunea de a pregăti zona pentru excavarea între pereţii mulaţi; lotului *doi,* să se ocupe de pereţii mulaţi, iar lotului *trei* să excaveze şi să monteze spraiţurile. Acest din urmă lot urma să-l conduc eu, cu delegaţie. Lucram sub directa conducere şi îndrumare apropiată a directorului grupului de şantiere, inginerul Mihai Ţenea, care, ulterior, a devenit ministru adjunct la Construcţii industriale. Tot

sub conducerea lui s-a proiectat şi tunelul.

În doua luni am făcut toate genurile de lucrări. După aceea, lotul a fost preluat de un alt inginer, cu vechimea necesară, cerută de lege, dar care după scurt timp s-a speriat şi a fugit în proiectare. Mi-a fost înnoită delegaţia, iar lucrările de excavaţii, de la strada Sapienţii până la policlinica Spitalului Brâncovenesc, s-au făcut sub conducerea mea.

— Cu ce întâmplări neprevăzute?

— Am avut o infiltraţie foarte puternică chiar în faţa tribunalului, care şi-a făcut loc prin rostul dintre două panouri, abia turnate. Şuvoiul creştea şi căra cu el mari cantităţi de nisip, ceea ce însemna că undeva, sub tribunal sau sub altă clădire, se va crea un gol primejdios. Deci, îmi trebuia sânge rece şi intervenţie rapidă. Am încercat, împreună cu un băiat care s-a nimerit acolo, să înfigem pene de lemn şi câlţi, pentru a opri scoaterea nisipului. Băiatul era, din păcate, un fricos, s-a speriat şi a vrut să fugă. Nu l-am lăsat. *„Mă laşi să pier singur?”* i-am zis. Văzându-se în primejdie, a acţionat cu toate puterile. Dar penele de lemn nu se dovedeau folositoare, pentru că nu se uneau. Singura soluţie eficientă era să introducem cât mai mari cantităţi de câlţi. După jumătate de oră, afluenţa de pământ şi nisip a fost oprită, însă apa se infiltra cu presiune constantă, creând pericolul inundării zonei excavate. L-am chemat în ajutor pe buldozeristul Ion Roşu, un om extraordinar, cu care am făcut multe isprăvi. El are o vorbă pe care ţi-o trânteşte când ţi-e lumea mai dragă: *„Păi, nu se poate”,* zice el sceptic, când îi ceri să facă un lucru pe care nu l-a mai făcut. După ce-l convingi că se poate, nimic nu-l mai abate de la terminarea cu bine a ceea ce a început. Acum, la fel. Îi spun să între cu buldozerul şi să împingă, cu colţul lamei, penele de lemn între rosturile panourilor, de unde izvora şuvoiul.

— „Păi, nu se poate. Se va împotmoli buldozerul...”

— „Nu avem încotro. Dă-i bătaie.”

Spaţiul era foarte strâmt, nu avea loc de manevre. A

lovit peretele şi apa a buşit mai puternic. Am înfipt alte pene. Rostul a buşit însă pentru a doua oară. Noroiul ne ajungea până la brâu.

— „Să ieşim — i-am sugerat. Nu mai e nimic de făcut.”

— „Pai, nu se poate... întâi trebuie să închidem «robinetul».”

Alte încercări. Colţul lamei s-a fixat, în sfârşit, în penele înfipte între marginile panourilor. Se presa cu forţă. Şuvoiul a fost blocat, iar Roşu, plin de noroi, din tălpi până în creştet, râdea de fericire. Fără curajul lui nu ştiu ce-am fi făcut.

Altădată, era s-o păţească şi mai rău. Un maistru i-a dat dispoziţie să între cu buldozerul într-un punct de lucru, plin de noroi. El a spus că... „nu se poate”. I s-a impus. Buldozerul s-a împotmolit, cu toate şenilele, sub două spraiţuri, ceea ce făcea imposibilă scoaterea lui cu macaraua. Buldozerul nu-i o jucărie. Are zeci de tone. Am propus să-l legăm de spate. Apoi l-am săltat cu o macara de opt tone şi i-am vârât sub şenile dale de beton, dar ele s-au înfundat, imediat în noroi. Am pus alte şi alte dale. Oamenii înotau în mocirlă, încercând să fixeze aceste plăci sub papucii şenilelor. Trecuseră trei ore de trudă extenuantă până ce l-am scos. Prietenul Roşu era negru de ciudă. Se revolta că „unii maiştri bătrâni, depăşiţi, nu privesc realitatea în faţă şi nu vor să creadă că şi cei tineri se pricep la ceva”.

Cel mai dramatic eveniment ni s-a întâmplat însă în dreptul străzii „Prahova”. Tot aşa, trebuia să scoatem, de la mare adâncime, un buldozer greu. Dar braţul macaralei nu putea fi deschis decât până la douăzeci şi cinci de grade, în felul acesta însă ea nu ne era de folos. Am hotărât s-o deschidem până la treizeci şi cinci de grade, adică mult peste sarcina ei din diagramă. Riscul era că, micşorându-i coeficientul de siguranţă, macaraua îşi putea pierde echilibrul, se putea răsturna. Mi-am asumat totuşi riscul, pentru că nu vedeam altă ieşire din impas.

Operaţia a început. Macaraua se săltase de spate şi

lucra numai pe calele din faţă. Am apropiat-o cât mai mult posibil de piciorul peretelui mulat, pe traverse, pentru a avea un sprijin suplimentar, în cazul că s-ar fi rupt traversele sau ar fi cedat pământul. Buldozerul a fost ridicat încet până la zece metri şi ţinut câteva clipe suspendat, pentru a vedea dacă nu se produc tasări la calele din faţă. Terenul rezista. I-am făcut semn macaragiului Costică Păduraru să reia ridicarea, până la nivelul solului, fără şocuri. Iar când va ajunge sus, să nu se oprească pentru a nu crea un şoc suplimentar în cală, ci să execute, din mers, rotirea deasupra canalului până va pune buldozerul pe sol. Manevra a reuşit în extremis. Dar cu ce emoţii, mai ales pentru mine şi Gică Miloaie, care dirijam operaţia şi care ne asumaserăm întregul risc prin supraîncărcarea macaralei. Reuşita s-a datorat, firește, în cea mai mare parte, macaragiului Costică Păduraru, care a fost foarte atent şi a executat cu fineţe toate mişcările macaralei.

— Aţi vorbit numai de necazuri...

— Acesta e mediul în care lucrăm. Am vrut să ştie şi cei din afara şantierului, cât de cât, ce eforturi şi ce emoţii se consumă, deseori, dincolo de panourile cu litera M care împrejmuiesc zonele de lucru ale metroului. Când lucram în perimetrul policlinicii pentru sportivi, a venit tovarăşul director şi ne-a spus că această zonă trebuie terminată foarte repede, pentru că strangulăm mult circulaţia.

— *„Cât de repede? am întrebat ”*

— *„Cel mult o lună /”*

Le-am spus oamenilor din lot, betoniştilor, macaragiilor, buldozeriştilor, şi i-am întrebat pe ei, care aveau mai multă experienţă, dacă se poate. Primul care a deschis gura a fost nea Roşu. Parcă ghiceam ce vrea să spună.

— „Păi...”

Toţi în jur aşteptau cuvântul fatal, *„nu se poate”.* Eram cu ochii pe el, pentru că e respectat, ca unul dintre cei mai buni mecanici de pe întregul şantier. Dar întârzia să-şi spună părerea, poate doar pentru a ne ţine încordaţi.

— *„Ei?”* întreb eu.

— *„Păi, cum să nu se poată?”*

Cei din jur l-au aplaudat. Am încercat să lucrăm în schimburi neîntrerupte, zi şi noapte, la lumina reflectoarelor. Am excavat în numai două săptămâni o lungime de galerie care până atunci n-am fi crezut că poate fi excavată în mai puţin de o lună şi jumătate. Când l-am anunţat pe director că suntem gata, nu i-a venit să creadă. Nu se mai înregistrase până atunci o performanţă asemănătoare.

*

În biroul şefului de lot de la staţia „Unirii”, un constructor vorbeşte la telefon. Strigă puternic, se aude greu.

— Alo! Brâncoveneşti-Mureş? Toni Iosif aici... vreau cu fratele meu, Toni Arpad... Tu eşti, Arpad? Servus. No, ce faci, cum o duci?... Atunci îi fain. No, uite de ce-ţi dau cu telefonul: ia-ţi ceata şi vino încoace... Ce spui? Dacă e bine? Pai ce-i fi crezând, că te chem la rău?... Capeţi îndată şi casă şi şcoală pentru copii, e de lucru cât pofteşti... No, atunci, servus, şi te aşteptăm duminică la trei, cu toţii, în gară.

Duminică la ora trei în Gara de nord. Peronul cinci, unde urmează să gareze acceleratul dinspre Târgu Mureş, este supraaglomerat. Toni Iosif, cu echipa sau... familia sa complexă de constructori, îşi aşteaptă fratele. Mi-i prezintă pe cei de faţă:

— Toni Susana e soţia mea Ei sunt fraţii Buta, Iosif şi Alexandru, şi mătuşa lor, Buta Estera; soţii Dachiu Gheorghe şi Floarea; soţii Horvat Ludovic şi Anica; Szilagy Tibor 1 şi 2 — tată şi fiu — şi Tibor Susana, soţie şi mamă.

Prezentarea continua. Sunt treizeci şi şase în echipa. De vreo optsprezece ani lucrează împreună pe şantierele ţării. Dar, iată, soseşte trenul. Vagonul patru e ocupat de echipa lui Arpad. Echipa, sau familia sa de constructori. Pentru că mai toţi sunt soţi, fraţi, rudenii apropiate. Nu putea tocmai metroul să lipsească din cartea lor de muncă şi onoare.

*

— Aş vrea să vă vorbesc despre fraţii Juncu — îmi spune inginerul Norel Dragu. Sunt cinci: Ion, Constantin, Gheorghe, Petru şi Vasile, plus un cumnat, Iorgu Hodoroabă. Sunt toţi mecanici pe excavatoare şi buldozere. N-am văzut bătăuşi mai mari ca ei. Nu mă refer la fraţii Juncu, de aici de pe şantierul metroului, ci la cei de-acum zece ani, de pe Valea Argeşului. Sigur, erau mult mai tineri, mai necopți, dar pentru mine, sâmbătă şi duminica veneau marile emoţii. Mergeau în sat, la diverse petreceri, care mai întotdeauna se terminau cu încăierări din care dumnealor nu puteau lipsi cu niciun preţ. Toţi le ziceau „Cei cinci magnifici de la Baiculeşti”, căci acolo făcuseră un scandal de pomină. Câtva timp ne-am ţinut numai de capul lor până i-am potolit. S-au mai maturizat, unii s-au căsătorit şi s-au adunat la casele lor. Totuşi, când au venit aici, în Bucureşti, le-am spus din capul locului: „La cea mai mică abatere, vă trimit înapoi”. Nu mi-au dat ocazia. Plusul de energie, care răbufnea din ei la petreceri, îl folosesc acum în depăşirea randamentelor. Cei care îi cunosc de pe Argeş mai spun unora în glumă: „Până şi buldozerele ştiu frică de cei cinci magnifici de la Băiculeşti”.

*

Răgazul unei pauze de masă pe şantierul staţiei „Grozăveşti”. Fraţii Juncu şi cumnatul lor, Iorgu Hodoroabă, s-au grupat, ca de atâţia ani de când lucrează împreună pe şantiere, pentru a-şi lua gustarea.

— De ce făceaţi bătăi pe Argeş?

— Întrebaţi-ne de ce terminam, întotdeauna primii, treaba ce-o aveam...

— Asta ştiu. Pentru că eraţi harnici şi pricepuţi. Dar de ce făceaţi bătăi?

— Noi mergeam la petreceri cu gânduri foarte paşnice, ca să ne mai dezmorţim. Acolo, însă, mai întotdeauna se găseau şi câţiva bătăuşi. Cum ne vedeau pe toţi cinci, băieţi chipeşi, bronzaţi, eleganţi, li se tulburau minţile.

Credeau că noi vrem să le răpim fetele şi imediat ne încolţeau.

— Iar dumneavoastră?

— Noi ce era să facem? Ne apăram până nu mai rămânea niciun bătăuş în raza noastră vizuală. De fapt, cred că au dispărut cu totul. După câteva experienţe nereuşite, ne-au lăsat cu desăvârşire în pace.

— Care este idealul dumneavoastră profesional?

— Să ajungem cei mai buni mecanici de pe şantier.

— Încă n-aţi ajuns?

— Am auzit că am fi ajuns, dar trebuie să ne convingem singuri de asta, prin randamente superioare, permanente. E bun acela care are continuitate neîntreruptă în rezultatele sale. Nu vrem să infirmăm mâine cu jena ceea ce am afirma azi cu prea multă uşurinţă.

*

La cealaltă extremitate a tronsonului *unu,* la podul „Mărăşeşti”, lucrează echipa de fierar-betonişti condusă de Dumitru Barbu. Un bărbat la cea de a doua tinereţe, mai degrabă scund decât înalt, brunet şi robust, tăcut ca piatra. Aflu despre el că este între cei mai faimoşi meseriaşi de pe şantier, bun organizator, exemplar coleg de echipă, spirit întreprinzător şi inovator. Stau ore în şir, aici, în galeria de sub malul Dâmboviţei, la punctul de lucru al echipei sale, îi privesc cu atenţie pe cei vreo patruzeci de fierar-betonişti pe care-i conduce şi încerc să disting subtilităţile care îi dau personalitate şi autoritate. Dar nu e nimic aparte de văzut sau, mai precis, adevăratele trăsături care îi conferă lui Dumitru Barbu valoarea de personaj de excepţie nu pot fi privite din afară, nu se lasă uşor sesizate. Nici în câteva ore, nici în câteva zile. Numai cei care lucrează cu el de ani şi ani îi ştiu şi-i înţeleg fiecare gest, fiecare gând desprins din privirea sau din încreţirea frunţii şi ei încearcă să-i copieze, să-i semene în totul.

Ca nişte ţesătoare la un gherghef uriaş, care în locul firelor de mătase mânuiesc bare lungi şi subţiri de oţel,

fierar-betoniştii din echipa lui Barbu pregătesc ţesătura de nervuri metalice care vor da trăinicia şi nemurirea betonului. Sunt, cum zic, vreo patruzeci, într-un spaţiu destul de îngust, atât cât măsoară o „casetă” de tunel, dar parcă nu-i decât unul singur, care nu are cu cine vorbi, atâta tăcere pluteşte în jur. Fiecare ştie exact ce are de făcut şi nu trebuie să deranjeze pe nimeni cu întrebări. Sarcinile sunt atât de meticulos împărţite şi atât de prompt îndeplinite, încât mâinile nu se opresc decât o clipă pe claviatura barelor de oţel, aparatele de sudură, cu lumina lor orbitoare, nu se sting cât e ziua de mare. Aş vrea să stau de vorbă cu careva dintre ei, dar îmi dau seama că ar fi păcat să perturb acest ritm din care vezi cum se profilează viitorii pereţi de beton armat, stâlpi şi grinzi, în goliciunea şi intimitatea lor.

Unii aduc, cu braţele, barele metalice de la suprafaţă, fiecare cântărind zeci de kilograme — cu macaraua n-ar putea fi strecurate printre spraiţurile care susţin pereţii mulaţi — alţii le fasonează, alţii le împletesc şi le sudează, într-o sincronizare măsurată în secunde. Şi totul se desfăşoară în tăcerea pe care Dumitru Barbu, din firea lui tăcut ca piatra, le-o transmite oamenilor din echipă. Victor Barbu, fratele său mai mic, n-a avut nevoie să înveţe această tăcere pentru că o are în el din totdeauna, iar fiul cel mare al lui Dumitru îi seamănă în aceeaşi măsură. Ceea ce pretinde şeful de echipa fiului şi fratelui său, *disciplină, intransigenţă* în calitatea lucrărilor, sobrietate şi bun exemplu personal, le pretinde la toţi ceilalţi sau invers. Nimănui nu i se tolerează nicio abatere de la rigorile de disciplină ale echipei.

— Astăzi e un examen greu pentru noi — spune el, într-un târziu, fără măcar să-şi întoarcă privirea — pentru că trebuie să facem cât n-am mai făcut niciodată: să montăm până deseară douăzeci şi cinci de tone de armătură, pentru ca la noapte să poată începe turnarea betonului.

Îi înţeleg Circulaţia de pe podul „Mărăşeşti” a fost abătută, dar numai pentru două săptămâni, timp în care

constructorii metroului trebuie să încheie lucrările subterane şi să redea circulaţia pe pod. A fost necesară, în acest timp foarte scurt, excavarea a mii de metri cubi de pământ, după care, dimineaţă în zori, au intrat în acţiune fierar-betoniștii lui Barbu. Lor nu li s-a dat decât o zi.

— Am montat şi treizeci şi trei de tone într-un schimb, reia şeful echipei, dar asta e o lucrare nouă, în condiţii aparte, unde nu ne putem permite nicio mecanizare.

Pe o suprafaţă restrânsă lucrează, în afara fierar-betoniştilor, tot pe atâţia dulgheri, muncitori de la telefoane şi de la întreprinderea de distribuire a energiei electrice, pentru montarea instalaţiilor lor şi, în sfârşit, betoniştii, care fac ultimele pregătiri pentru începerea turnării. În toată această aglomeraţie, nimeni nu se încurcă, nimeni nu stinghereşte pe nimeni întrucât fiecare îşi cunoaşte rostul. Atunci când trebuie, şeful echipei, de acolo de pe peretele din împletitură de oţel, unde lucrează în rând cu ceilalţi, cu o vorbă, cu un semn din priviri îi face pe fiecare să priceapă ce are de făcut în continuare.

— Dacă le vorbesc şi-i dădăcesc numai jumătate de ceas pe zi, tot se cheamă că oamenii pierd, ascultându-mă, această jumătate de ceas bună de lucru — se explică Dumitru Barbu. De aceea, prefer să le vorbesc scurt şi numai când e absolut necesar. În rest, le las libertatea sa acţioneze fiecare cum crede, numai treaba să meargă şi să fie de bună calitate.

Seara, după ora şapte, fierar-betoniştii se retrag. Se aprind reflectoarele pentru un record şi pentru a lumina „ziua de muncă”, care va dura până în zori, a betoniştilor. Îl conduc pe Dumitru Barbu spre casă şi reuşesc, încet, încet, să-i aflu biografia muncitorească care a început la cincisprezece ani, când alţi copii de această vârstă mai au încă nevoie să le lege cineva şireturile la pantofi şi să le şteargă nasul.

— Am venit în Bucureşti împreună cu alţi băieţi din satul Balota-Dolj, în 1950, ca să lucrăm pe un şantier, oricare ar fi el. Tocmai începuseră lucrările la Monumentul eroilor

patriei şi cineva ne-a îndreptat acolo. Am fost primiţi ca muncitori necalificaţi la transport de materiale, la făcut betoane, la alte lucrări mai simple. De calificare nu putea fi încă vorba. Nu aveam vârsta şi nu-şi asuma nimeni răspunderea pentru viaţa noastră. Eram însă fericit că în vremea aceea de mare sărăcie şi foamete puteam să câştig un ban şi s-o ajut pe mama şi cei trei fraţi mai mici.

Vreme de vreo doisprezece ani, apoi, n-am mai plecat din Bucureşti, decât pentru stagiul militar, trecând de pe un şantier pe altul, unde era nevoie. Dar, de-acum, ca muncitor calificat într-o meserie care devenea din ce în ce mai solicitată: fierar-betonist. Dorul de casă, de meleagurile doljene, însă, mi-a revenit dintr-odată, când am auzit că la Craiova se va construi un mare combinat chimic. Am dat fuga acolo pentru a reveni în Capitală exact după treisprezece ani, când combinatul craiovean era gata şi crescuse cât un oraş. S-ar mai fi găsit de lucru prin judeţ — într-un concediu mai făcusem o casă de cultură în sat — dar, ca şi pentru alţi constructori, metroul devenise un miraj care ne atrăgea ca un magnet. Pentru că nu cred să existe constructor adevărat care să nu dorească să-şi lege numele de un astfel de monument al gândirii şi creaţiei româneşti.

Când am venit aici, în februarie 1976, echipele erau formate. Am fost repartizat la Măndică. Se lucra în faţa tribunalului, unde se executaseră deja trei-patru radiere şi două plăci. La câteva săptămâni, Măndică a plecat. Oamenii au fost întrebaţi pe cine vor şef de echipă — nu s-a mai procedat până atunci aşa şi poate nici de atunci încoace şi nu e rău să se procedeze astfel — şi ei m-au vrut pe mine. Deşi n-aveam prea mult stagiu cu ei. Ne-am înţeles destul de bine de la început. Pentru că şi ei erau tot unul şi unul: Vasile Roşioru, Ion Butu, Costache Gaşpar, Ştefan Pleat, Alexe Iancu, Irimia Ghiriac cu care am armat întreaga porţiune de la podul„Mihai Vodă” până la întreprinderea „Dâmboviţa”, în condiţii foarte grele, sub ameninţarea continuă a apelor subterane care apăsau

pereţii mulaţi. Din pricina unor posibile infiltraţii puternice, dar şi a gerului cumplit din timpul iernii trebuia să ne grăbim, pentru ca betoniştii să închidă cât mai repede casetele. Supravegherea apelor freatice devenise o chestiune cât se poate de critică. Macaralele grele „lansaseră” de-acum vagoanele metroului în subteran şi o erupţie, o inundaţie, ar fi fost catastrofale. Dacă nu s-a întâmplat aşa ceva e pentru că s-au luat din timp măsurile tehnice cuvenite dar şi pentru că oamenii ştiu să dea pe acest şantier măsura conştiinţei lor.

S-a făcut aproape ora zece seara. Cei trei *Barbu,* tată, fiu şi frate, ajung acasă. Linia metroului s-a mai prelungit cu o zi prin inima Capitalei.

la confluenţa bistriţei cu dâmboviţa

Dacă sunt constructor de un sfert de veac şi dacă mi-am petrecut cei mai frumoşi ani pe marile şantiere hidrotehnice din ţară e pentru că eu, Vasile Filioreanu, am avut de mic o sănătoasă pornire către aventura cunoaşterii şi a descoperirii. Cred că la aceasta au contribuit împrejurimile muntoase şi împădurite ale satului meu, Timişeşti, de lângă Târgu Neamţ, care, de când mă ştiu, mi-au făcut cu ochiul să le cutreier, să le cercetez.

Norocul meu cel mare a fost că am avut părinţi serioşi

care nu ne răsfăţaţi şi nu ne îmbolmojau, lăsându-ne de cum am început să ne săltăm în două picioare să alergăm cât era ziua de mare. De tovarăşi de joacă nu duceam câtuşi de puţin lipsă, pentru că, vrednici şi serioşi cum erau părinţii mei, coborâtori din plăieşii lui Ştefan cel Mare, m-au fericit cu zece fraţi. Jumătate băieţi, jumătate fete, unul mai năstruşnic decât altul, dar eu cred că îi întreceam pe toţi.

De lucru nu prea aveam, pentru că, băftoşii de noi, eram săraci lipiţi pământului, cel puţin aşa-i auzeam pe alţii spunând, fără să înţelegem noi, copiii, prea bine, de unde atâta noroc cu sărăcia asta. Tata avea o căruţă cu doi cai. Cu asta ne-a crescut. Nu-l vedeam ziua niciodată, decât la sărbători mari, pentru că pleca cu noaptea în cap — auzeam doar prin somn huruitul căruţei pe bolovani — şi se întorcea când noi eram demult în lumea visurilor. Acum are şaptezeci şi cinci de ani şi nu renunţă la cai. Unul din ei era foarte bătrân şi voia să-l schimbe... „Nu voi lua pe el mai mult de trei mii — ne-a zis el — aşa ca să-mi daţi şi voi, care cât puteţi, ca să-mi cumpăr un cal cum aveam în tinereţe. I-am dat imediat, fiecare dintre fraţi, să-i ajungă nu de un cal, ci de trei. Era un pretext pentru noi, pentru că altfel nu vrea să primească bani. Are mândria omului care n-a primit de la nimeni în viaţa lui nici cât negru sub unghie, a trăit şi a crescut zece copii numai în truda palmelor lui.

Să revin însă la copilărie, pentru că mult n-a ţinut. Până la şapte ani doar, când, într-o noapte, am auzit bubuituri îngrozitoare de explozii. Războiul ajunsese sub streaşină casei noastre. Ne aflam pe linia întâi a frontului. Au venit nişte ofiţeri şi ne-au cerut să evacuăm satul. Ne-au încărcat tata şi mama în căruţă şi am fugit spre munţi. Gata cu copilăria. A fost ucisă în ultimele luni de război. De şcoală nici nu putea fi vorba. Învăţătorul din sat murise pe front, iar altul venise când eram deja mare. M-a învăţat să scriu şi să citesc sora mea bună, Maria, dar mai târziu tot n-am scăpat de câţiva ani buni de şcoală. Dacă mi se dădea

o toporişcă şi o bucată de mămăligă în buzunar, părinţii scăpau de mine toată ziua. Apă să mă răcoresc aveam din belşug în pădure, iar copaci pe ales, câţi voiam. Pentru că cioplitul era pasiunea copilăriei mele. Făcem stâlpi, porţi, colibe, cozi de unelte şi toate minunile. Toţi îmi prevedeau o strălucită carieră de dulgher dar am ajuns fierar-betonist. O să vedeţi, mai târziu, cum.

În micul şi fericitul nostru „trib", aveam şi un frate, Dumitru, foarte studios, care citea cât un arhivar. Devora, orice carte îi cădea în mână şi de multe ori ne incinta cu povestirea unor romane sau cu recitarea poeziilor lui Eminescu, pe care cred că le ştia din scoarţă în scoarţă. Pasiunea asta i-a fost folositoare fratelui Dumitru. După ce a terminat şcoala profesională, a făcut liceul seral, apoi a dorit să ajungă judecător şi a urmat facultatea de drept. Şi-a văzut visul cu ochii, ca de altfel, toţi ceilalţi fraţi. Pentru că asta avem noi comun: încăpățânarea. Vreau să zic, ambiţia. O dată ce ne-am pus o idee în cap, nu ne-o mai scoate nimeni. Aşa s-a întâmplat şi cu mine. Aveam şaisprezece ani neîmpliniţi în 1953, când fratele Dumitru mi-a citit într-un ziar despre lucrările care au început la construcţia hidrocentralei de pe Bistriţa. Spiritul meu de aventurier nu mi-a dat astâmpăr. Mi-am luat traista şi toporişca şi pe-aici ţi-e drumul, spre Bicaz, băiete. Geaba auzeam tot felul de sfaturi, că-i greu, că nu mă primeşte, fiind prea mic, că ţi-am bani de drum şi câte altele, că eu eram de-acum departe, cel puţin cu gândul.

M-am înţeles cu alţi doi băieţi de vârsta mea şi am stabilit să pornim pe jos. Când am ajuns la Târgu Neamţ, unul dintre ortaci a zis că-l doare burta şi a fugit înapoi. În schimb, eu şi celălalt băiat din sat ne-am agăţat de un camion care aflasem că duce materiale pe şantier şi în câteva ore eram acolo. Pe şantier era o animaţie de ziceai că mulţimea aceea de tineri se pregăteşte să dărâme Ceahlăul. Ne amestecăm printre ei. La un moment dat, ne ia la rost un tânăr distins, înalt, cu părul creţ şi câteva discrete fire cărunte la tâmple.

— „Unde vă sunt uniformele?", ne întreabă el.

Noi habar n-aveam unde ne sunt uniformele, căci nu ştiam exact despre ce e vorba. Am răspuns sec:

— „N-avem!"

— „Fuga la magazioner să vă echipeze!"

— „De unde să-l luăm ?", am zis eu.

Abia atunci, tânărul distins s-a dumirit ce-i cu noi pe şantier şi că trebuie să ne dea în primire cuiva. Tocmai trecea pe acolo un flăcău.

— „Octaviene! Ia băieţii aceştia la tine şi fă din ei nişte brigadieri adevăraţi."

Noua noastră cunoştinţă ne strânge mâna şi se recomandă:

— „Sunt inginerul Groza. Haideţi să vă găsesc o echipă bună".

M-am grăbit să scriu acasă, să-i liniştesc pe ai mei, dar bineînţeles că nu m-a crezut nimeni şi probabil că şi-au zis: „aşteaptă puţin să dai de greu, că o să te vedem noi întorcându-te cu coada între picioare". Nu, zău? Ţi-ai găsit omul să se sperie, chiar în persoana lui Vasile Filioreanu, brigadier pe cel mai mare şantier naţional al tineretului. După un an, eram calificat ca fierar-betonist la punctul de lucru „Stelarul".

Munca brută în aerul liber din munţi, viaţa în colectivul exuberant al brigadierilor, barăcile pe acoperişul cărora răpăia deseori, noaptea, ploaia piezişă şi repede şi pe care o sorbeam prin toţi porii trupului şi sufletului meu îndrăgostit sălbatic de natură, scăldatul în apa limpede şi rece a Bicazului, iată ce m-a fascinat şi m-a făcut să nu mai părăsesc şantierul şi să rămân pentru totdeauna constructor în oţel şi beton. Le-am scris şi fraţilor mei mai mari să vină pe şantier. „Fugi din strâmtoarea hârţoagelor tale — îmi amintesc că i-am scris lui Dumitru — şi aleargă aici unde vei întâlni adevărata libertate bărbătească a muncii şi spiritului", făceam eu pe filosoful, dar nu l-am putut dezlipi de pereţii bibliotecii. Mai receptiv la poezia şantierelor s-a dovedit a fi însă fratele Costică. El n-a stat

mult pe gânduri. M-am trezit cu el că-mi bate la uşă. Când l-am văzut, m-am speriat. N-avea mai mult de-un cot. Îl dobora vântul. Stai, zic, că te fac eu om întreg. L-am băgat la muncă. Nu-l menajam deloc. „Mâncare bună şi muncă multa îţi trebuie, şi-ai să vezi cum se zmulge băetul", îi spuneam, mai în glumă, mai în serios. Avea şaptesprezece ani. Doi ani mai târziu, când s-a dus în sat, nu-l mai cunoştea nimeni. Costică ajunsese cât Ceahlăul, mai precis la 1,82 metri, ceea ce nu-i de ici de colo. Lat în spate, zvelt şi musculos, un adevărat atlet. Am lucrat mulţi ani împreună, apoi ne-am despărţit, pentru a ne reîntâlni aici, la metrou. Să revin însă pe Bistriţa, de unde în 1957 am plecat militar, iar după doi ani m-am întors la „Stejarul". Nu mai cunoşteam nimic, pentru că lucrarea era pe sfârşite. Dar lasă, că vreo cinci ani tot mai aveam ce face pe Bistriţa. Începea construcţia microcentralelor din aval: Pângăraţi, Vaduri, Piatra Neamţ, Racova, Gârbeni, Bacău 1 şi Bacău 2

N-am lipsit de la niciuna, în toate se află câte o părticică din dragostea mea pentru meseria de constructor. Aveam şcoala marii hidrocentrale „Bicaz" şi nu-mi mai era teamă de nimic. Inginerul Gheorghe Bârcă şi-a dat seama de curajul meu şi mi-a încredinţat conducerea unei echipe. Împlinisem douăzeci şi trei de ani. Misiunea mea: să construiesc, cu oamenii din subordine, hidrocentrala „Pângăraţi". Era primul examen complex care mi se cerea şi trebuia să-l trec.

— „Uite, Vasile — mi-a spus inginerul Bârcă — aici e un gol pe care se sprijină totul — vorbea de camera spirală. Dacă tu reuşeşti să faci lucrarea asta, nimic nu-ţi mai stă în cale."

Era în luna mai, iar în noiembrie noi betonam acoperişul. Celelalte microcentrale au fost după aceea un joc pentru noi. Când le-am terminat, în 1966, se termina şi frumoasa noastră aventură pe Bistriţa. Dar iubeam apele şi munţii şi mă simţeam irezistibil chemat de ele. Aşa am ajuns pe Argeş, unde mai rămăseseră, de asemenea, de

făcut mai multe microcentrale în josul râului...

*

De mulţi ani nedespărţiţi pe şantierele hidrotehnice, şeful lui Vasile Filioreanu, inginerul Norel Dragu, directorul grupului de şantiere instalaţii şi construcţii din Trustul „Energoconstrucţia”, care a executat porţiunea de metrou de la „Podul Cotroceni” până la depoul „Ciurel”, îşi aminteşte cum l-a cunoscut.

— Eram pe Argeş, la Corbeni. Vine într-o zi un tip cu pălărie de pai pe cap şi cu un aparat de fotografiat pe umăr, plin de importanţă şi întreabă de mine. Credeam că-i un turist rătăcit. Mi-a spus cine e, de unde vine şi ce vrea.

— „Îmi daţi planurile — zicea dumnealui — şi restul nu vă priveşte.”

— „Ia te uită, grozavul, îi întorc eu răspunsul Şi ce vei face cu planurile?”

— „Ceea ce trebuie...”

Oricum, mi-a lăsat o foarte proastă părere. Îi spun inginerului Bârcă, pe atunci inginer şef al I.C.H.

— „Lasă-l, să vezi ce iese”, îmi zice.

L-am lăsat. A început imediat treaba. Lucra cu zece oameni. În două zile totul era gata. Pentru mine avea să fie o lecţie straşnică. Am învăţat din întâmplarea aceea să nu mai judec oamenii după aparenţe şi la prima vedere. Vasile Filioreanu nu făcea pe grozavul, cum credeam eu şi cum îl arăta pălăria lui şmecherească de pai, ci era şi a rămas, realmente, un om grozav.

*

În nouă ani am făcut, cu cei cincizeci-şaizeci de oameni din echipa mea, nouă hidrocentrale pe Argeş. Prima a fost cea de la Albeşti. Am terminat-o în numai şaptezeci şi două de zile, ceea ce era un adevărat record. Inginerul Bârcă mi-a spus: „Să ştii că ne-ai speriat pe toţi”. În realitate, era vorba de o lucrare în serie şi o ştiam pe dinafară. Puteam lucra chiar şi fără planuri. Nu vreau să mă laud. Vreau să spun ce înseamnă specializarea şi pasiunea pentru, profesie. Dar mai ales aş vrea să spun ce înseamnă o

echipă adevărată, sudată ca a noastră. Îl aveam pe Toader Nistor, pe Dumitra Lazăr cu care lucrez de nouăsprezece ani, pe marele sufletist Dinu Popa, pe Gheorghe Bâlba, cu care lucrez şi aici la metrou. Aveam ca şefi pe inginerul Dragu, un om iubit de toţi colaboratorii lui, pe inginerul Gheorghe Mitocaru, specialist de clasă. Când am terminat „Albeştii' a venit inginerul Preoteasa şi ne-a întrebat:

— „Ce-i asta?"

I-am răspuns ceea ce gândeam:

— „Dacă tot am venit pe Argeş, trebuia să vă arătăm şi noi ce ştim şi ce putem".

Chiar a doua zi, după ce turnasem ultimul pumn de beton, primesc dispoziţie să mă prezint pentru ziua următoare la Consiliul de Stat pentru că voi fi decorat. „Măi, fir-ar să fie! Cum de s-a aflat aşa repede de isprava noastră? Asta da — zic eu — informare operativă şi recompensă promptă" Secretarul general al partidului, tovarăşul Nicolae Ceauşescu, avea să-mi înmâneze, spre marea mea bucurie şi emoţie, una dintre cele mai mari distincţii ale Republicii: Ordinul Muncii clasa I. Dar, bineînţeles, nu pentru recordul de la Albeşti, ci pentru munca mea de pe şantierele hidrocentralelor de pe Bistriţa. Eu nici nu mă aşteptam. „Uite, mi-am zis, nimic nu se uită. Totul la timpul său."

Intervine din nou, cu o completare, inginerul Dragu:

— Trei erau formaţiile de lucru cu care s-au construit toate centralele de pe Argeş în jos. Prima era a lui Filioreanu; a doua, de dulgheri, era condusă de Gal Iuliu (Gyulabaci) şi a treia, de montaj, a lui Cismadi Mihai. Nu mai aveau nevoie de nicio supraveghere, de nicio îndrumare, doar să li se dea ceea ce le trebuia. Erau prieteni foarte buni. Când fixau un termen, puteai fi sigur că numai dacă se surpă pământul nu se ţin de cuvânt. Dacă o formaţie se întâmpla să întâmpine dificultăţi, celelalte doua întârziau pe şantier, atâtea zile şi atâtea nopţi câte erau necesare pentru recuperarea rămânerii în urmă. Alături de asemenea oameni te simţi, într-adevăr,

foarte puternic.

*

În vara lui 1975 am încheiat conturile pe Argeş. Am fost trimis pe Olt, dar aveam o mare reţinere. Legătura mea cu Moldova era foarte grea, nu aveam trenuri directe şi pe mine locurile natale mă îmbie să le revăd cât pot de des. Am aflat că s-au deschis lucrările la metrou, dar tovarăşul inginer Bârcă n-a vrut să mă lase aici pentru că pe dumnealui îl ardeau degetele pentru Olt. Dar i-am spus-o fără ocolişuri: „Vă aduceţi aminte câtă nevoie aveaţi de mine acum treisprezece ani la „Stejaru" şi m-aţi vrăjit zile în şir ca să merg de la „Vaduri" la „Pângăraţi", unde era o situaţie critică? Am renunţat la şantierul meu şi v-am răspuns la solicitare. Eram tânăr, atunci, v-am servit, apoi pe dumneavoastră v-a promovat şi aţi uitat de mine. Iar acum nu vreţi să mă ajutaţi, să lucrez şi eu la o lucrare specială, mai aparte. Că hidrocentrale am făcut destule, or mai face şi alţii, dar de ce să nu pot spune şi eu cândva «am lucrat şi la metrou?» " *L-am dat gata. Mi-a aprobat venirea pe şantierul cel mai spectaculos şi mai interesant pe care am fost până acum. Între timp, am mai fost pe Bistriţa şi pe Argeş. Nici nu se mai cunoaşte că au trecut oameni pe acolo. Totul e ascuns în pământ, a reapărut vegetaţia pe fosta vatră a coloniei, totul pare nemişcat de la facerea lumii. Dar eu cunosc foarte bine fiecare colţişor din peisajele în care am muncit. De aceea, astă-vară, în concediu, mi-am încărcat familia în maşină şi am refăcut turul locurilor mele sentimentale. I-am arătat fiului meu valea Argeşului: „Uite, aici am trăit şi am muncit doi ani, aici, un an, aici te-ai născut tu, pe un pat de frunze de mesteacăn, acolo, la Corbeni, s-au născut băiatul şi fetiţa inginerului Dragu, pentru a deveni argeşeni, căci mama lor e gorjancă, iar tatăl lor buzoian". Şi Emil, fiul meu, un pişicher fără pereche, vine şi el cu o părere:*

— „Recunosc foarte bine, tată, aceste lunci, aceste păduri şi povârnişuri stâncoase, acest râu ce izvorăşte parcă tocmai din cer..."

— „N-ai de unde. Aveai doar câteva luni când am plecat de pe-aici”.

— „Poate era copil precoce, draga”, îi ia mamă-sa parte.

— „Nu, mamă. Nu eram precoce. Le-am văzut la televizor.”

Pe Bistriţa, cum zic, merg mai des pentru ca am rămas om al locului. Acolo am fraţi şi surori, acolo mi-am făcut casă şi acolo se va încheia — de unde a început — aventura mea de constructor.

*

Ploaie rece şi abundentă, neaşteptată, de sfârşit de toamnă în munţii argeşeni. Niciun adăpost în apropiere. Dar Vasile Filioreanu e obişnuit cu ploile, nu se sperie aşa de uşor, l-au mai udat şi alte daţi până la piele şi, ajuns acasă, după un duş fierbinte, se simţea ca nou născut. Dar acum drumul e lung, iar ploaia nu mai conteneşte. Îi trece prin gând să-şi dezbrace haina, să-şi stoarcă cămaşa, să se descalţe, pentru a-şi goli bocancii de apă. Era în 1974. A urmat o gravă afecţiune pulmonară şi un lung repaos la pat. Dar mai ales perspectiva de-a nu mai lucra pe şantiere. Adică de a i se tăia vulturului aripile. Cum ar putea fi transformat răul în folos? A urmat în timpul convalescenţei şcoala de maiştri, care nu-i cerea niciun efort fizic. Citind, studiind teoretic ceea ce ştia foarte bine practic, Vasile Filioreanu trece cu note maxime examen după examen. Când i-a expirat concediul medical şi i s-a permis să-şi reia munca pe şantier, el se întorcea cu o diplomă de maistru. Nu pentru a uza de ea. Ci pentru a fi, cum spunea el, mai bun meseriaş.

*

Aici, pe şantierul metroului, facem pionierat. Şi pe Bistriţa am făcut pionierat. Incomparabil mai greu. Acolo mecanizarea era la începuturile ei. Aici, gradul de mecanizare e de şaptezeci-optzeci la sută. De-aceea avem şi productivitate foarte mare. Noi suntem singura echipă de fierar-betonişti pe aproape patru kilometri de galerie, cu două staţii, un depou cu unsprezece mari puncte de

lucru, ceea ce e foarte mult. Am montat în doi ani şi jumătate, cu cei şaptezeci-optzeci de oameni cât am în medie în echipă, mult mai mult oţel-beton decât am montat în nouă ani pe Argeş.Dar mai bine să vă relatez o întâmplare recentă. Mă ia inginerul Dragu, într-o dimineaţă, la rost:

— „Banii-s bani, dar lucrul nu-i lucru...”

— „Faceţi-mă să înţeleg.”

— „Sudorii dumitale fac nişte carcase bune să le rupi de spinarea lor.”

— „Dacă se poate să mă limpeziţi şi mai bine, n-ar fi rău.”

— „Le trimit rupte, prost sudate, asta e. Uită-te la ele.”

Îmi cunosc oamenii şi ştiu că n-ar face un lucru de mântuială. Totuşi, carcasele de armătură pentru pereţii mulaţi veneau de la atelierul nostru într-o stare jalnică. Dau fuga acolo. Băieţii, ca de obicei, la locurile lor. Nici urmă de superficialitate. Sudurile sunt controlate cu toată atenţia. Nicio abatere tehnologică. Ce să fie? De-aici pleacă în bună stare, dar în frontul de lucru ajung cu afturile rupte şi trebuie refăcute. Asta ne răpea timp preţios. Mă uit cum le încarcă. Nimic în neregulă. Carcasele sunt ridicate atent, cu macaraua şi aşezate pe un trailer. Mă iau cu maşina în urma lui, poate descopăr enigma. La o hurducătură, aud pac! mai multe carcase se frânseseră. Altă groapă, altă scuturătură, alte pocnituri de fiare rupte. Şi tot nu înţelegeam. Când am ajuns pe şantier i-am povestit inginerului Dragu. Am mai făcut câteva probe. Carcasele erau tot atât de casabile ca nişte vreascuri. Repede, la fişele de materiale. Aici era explicaţia. Ne venise nişte oţel din import, oţel foarte rapid, pentru sudarea căruia electrozii, cu care lucrau băieţii noştri, nu erau buni. Dar ei nu aveau nicio vină. Lucrau cu ce li se dădea. Am cerut imediat electrozi potriviţi şi totul s-a îndreptat.

Întâmplările curioase, deseori dramatice, se ţin însă lanţ pentru că lucrăm într-un tronson absolut necunoscut, plin

de surprize. La fiecare metru de pământ excavat ies la suprafaţă vechi mărturii ale vieţii şi civilizaţiei urbane pe matul Dâmboviţei. Arheologii sunt tot timpul pe urmele noastre. Noi le facem săpături pe gratis.

În zona uzinei „Grozăveşti", constructorii grupului nostru de şantiere au întârziat lucrarea din cauza canalelor subterane foarte vechi, de care nimeni nu ştia, nimeni nu le putea intui poziţia şi încrengătura. Ne trezeam cu inundaţii sau cu scurgeri de noroi bentonitic care dispărea şi nu ştiam unde. Ne apucam să înfundăm aceste găuri de canale, improvizate, sau care erau încă active, să le refacem. Dacă nu se construia metroul cine ştie când s-ar fi refăcut toate aceste utilităţi edilitare. Am refăcut magistrale subterane de apă, electrice şi de canal, de trei ori mai mari decât cele vechi, care vor da edililor liniște, pentru cel puţin o sută de ani. Dacă n-ar fi apărut aceste utilităţi şi nu ar fi redus la jumătate ritmul de lucru pe şantier, primul tronson al metroului s-ar fi terminat mult mai devreme. Cu toate acestea, staţiile „Grozăveşti" şi „Semănătoarea", din perimetrul grupului nostru, s-au realizat într-un timp record. La „Grozăveşti" am început lucrarea în mai 1977, sub circulaţie — deci sub pod improvizat — şi în martie 1978 a fost gata. Meritul cel mai mare, după părerea mea, îl are echipa lui Nicolae Craiu.

Nemaiîntâlnit a fost şi ritmul de excavaţii la staţia „Semănătoarea". În numai patruzeci de zile, mecanicii lui Ion Pisaltu şi Ghirica Macoviciuc au excavat un volum de pământ pentru care li se dăduseră iniţial... şase luni. Au lucrat ca nişte titani, nici nu mai puteai schimba o vorbă cu ei, de dimineaţă până seara, şi de seara până dimineaţa, doar cu pauze pentru masă. Secretul lor era însă altul. Puseseră la punct o tehnologie proprie, de mare randament, care permitea excavarea sub planşeu, cu accesul maşinilor sub tavan. Au lucrat cu două excavatoare la un capăt şi cu alte două la celălalt capăt, iar unul era de rezervă. Dacă se producea o defecţiune la vreunul din front, cel de rezervă intra imediat în acţiune, iar cel defect

mergea la reparaţii, la maistrul Tache Rădulescu. Nu se pierdea niciun minut, schimburile se predau şi se preluau fără ca excavatoarele să se oprească mai mult de o clipă. Aşa a ştiut inginerul Paul Bârzea, ajutat de inginerii stagiari Ovidiu Stănciulea şi Ion Ionescu, să-şi organizeze lotul şi să obţină cu muncitorii lor ritmuri de-a dreptul incredibile.

La depou s-a excavat atâta pământ încât s-ar putea înălţa cu el un munte. S-a început în februarie 1976 şi în iunie excavaţia era gata. Noi, betoniştii, aveam să acoperim cu structuri de beton câteva mii de metri pătraţi, pentru că depoul e, într-adevăr, uriaş.

*

Dar, m-am lăsat furat de amintiri şi l-am uitat pe dragul de frate-meu. Poate pentru că suntem toată ziua împreună. Plecase în armată de pe Bistriţa. Când s-a întors, în 1966, n-a stat pe loc mai mult de două-trei zile şi, fugi înapoi la Bicaz. Dar acolo, pustiu. Constructorii îşi terminaseră treaba şi se aflau, care încotro, pe alte şantiere. A venit la mine pe Argeş. El era electrician, dar nu prea aveam de lucru pentru electricieni. S-a alăturat echipei noastre de fierar-betonişti. Ştie şi această meserie tot atât de bine ca şi mine. După vreun an, inginerul Mitocaru avea nevoie de un electrician de exploatare la uzina „Oieşti". N-a găsit pe altul, decât pe bietul frate-meu. Costică şi-a dat însă repede seama că nu-i de el. Prea stătea toată ziua şi nu făcea mai nimic. Nu-i plăcea să tragă mâța de coadă. A plecat la Porţile de Fier. Avea de lucru cât putea să lucreze. Nu s-a mişcat de acolo patru ani, după ce sistemul hidroenergetic şi de navigaţie era un fapt împlinit.

Grosul efectivelor de la Dunăre a fost strămutat pe râul Someş. Pe Costică Filioreanu l-au trimis la şcoala de maiştri, urmând ca după luarea diplomei să-şi urmeze formaţia pe Someş. Trei ani nu l-am mai văzut. Pentru că aşa-i el. Unde dă de greu se fixează şi nu se dezlipeşte până la capăt. Abia când şi acolo sfârşitul lucrării era pe aproape, şi-a îngăduit un concediu şi o excursie de

relaxare cu maşina prin ţară. Nu m-a ocolit. M-a vizitat pe Argeş, la Băiculeşti. Asta era în 1975. Tocmai îmi făceam bagajele pentru metrou. El nu aflase, încă, nimic. Când i-am spus şi-a pierdut astâmpărul, ca un copil. Nu şi-a mai continuat excursia. Seara era înapoi pe Someş pentru a-şi aranja plecarea la metrou. Căci în privinţa asta suntem amândoi la fel. Oriunde ne-am afla, tumultul irezistibil al marilor şantiere, chiar înainte de a-şi deschide bine porţile, ajunge ca un zvon de primăvară la inimile noastre, ne răscoleşte, ne cheamă şi ne tulbură ca prima iubire...

imposibila raportare la cazurile obişnuite

Poate cea mai friguroasă iarnă de când a început activitatea pe şantierul metroului: iarna anului 1977—1978. Luna decembrie, optsprezece. Ora nouă şi treizeci şi cinci, dimineaţa. Stau de vorbă cu inginerul Costin Enăceanu, în biroul şefului de lot din zona de lucrări a Pieţei Unirii. Uşa se deschide brusc, ca împinsă de vijelie. Intră precipitat un muncitor, gâfâind de alergătură. Nu mai are timp nici de „bună ziua”.

— Veniţi repede. Avem o inundaţie mare în frontul de lucru al maistrului Blebea.

Alergam spre locul indicat, în dreptul Policlinicii Brâncoveneşti. Alarma fusese dată în toate sectoarele care puteau interveni. Lupta cu apa, care ţâşneşte din malul tunelului printr-un torent de grosimea unui om, începuse. În ciuda gerului, oamenii lucrează în talie, aruncă pietriş, încearcă să închidă gura izvorului cu baloţi de câlţi.

Şuvoiul îi azvârle însă cât colo. Alţi baloţi, alte încercări.Deasupra oamenilor care lucrează pe fundul tunelului abia excavat, în stânga lor, se află Dâmboviţa. Dar apele ei sunt îngheţate tun. Atunci de unde vine potopul acesta? Din celelalte „Dâmboviţe” ascunse de privirile noastre care curg în voie pe „etaje” sau alături, la adâncimi mai mari sau mai mici. Când constructorii găuresc malurile subterane, sau le slăbesc doar rezistenţa prin excavaţiile în adâncime, deseori apele ţâşnesc cu violenţă spre spaţiile libere. Ca şi acum.

— Cât timp ar curge aşa? îl întreb pe inginerul proiectant Cornel Vasilescu.

— Continuu. Pericolul e foarte mare. Până deseară, dacă nu l-am opri, ar inunda toată porţiunea abia excavată.

— Ce şanse au echipele de intervenţie?

— Nu-s la prima probă de acest fel.

În contact cu frigul apa ce se scurge din straturile nisipoase ieşind la lumină ridică dintre pereţii mulaţi, care ţin malurile tunelului, vălătucii de aburi de parcă, acolo jos, curge un izvor fierbinte. Constructorii ştiu că nu se pot retrage înainte de-a înăbuşi şuvoiul, înainte de-a pune lucrarea în siguranţă.

Apa le ajunge la glezne. Le intră în cizmele de cauciuc. Feţele lor sunt stropite cu apă ori cu sudoare? E de necrezut că pe asemenea ger se poate asuda. Sunt zece oameni în apă. Înarmaţi cu pene de lemn, cu baloturi de câlţi, cu lopeţi şi târnăcoape. Pietrişul nu-i de niciun folos. O basculanta revarsă de sus, de pe mal, câteva tone de pietriş. Pentru o clipă se pare că l-au biruit. Dar numai pentru o clipă. În secunda următoare, din movila pusă pe fundul tunelului şuvoiul ţâşneşte iarăşi ca un vulcan în miniatură. Oamenii o iau de la capăt. Sunt uzi până la piele. Se apleacă cu pieptul în apă într-un nou efort de-a fixa baloţii de câlţi. Încercare iluzorie. Presiunea şi debitul sunt prea mari.

Dar ceva trebuie făcut. Pe vatra tunelului, nivelul apei creşte întruna, pericolul inundării întregii porţiuni pare

iminent. În tunel se află utilaje şi materiale. Lucrările neterminate ar fi compromise şi ele. Refacerea şi reintrarea în normal ar dura poate luni de zile. Cei zece aflaţi în acţiune sunt din echipa lui Alexandru Răileanu. Intervenţia este condusă de maistrul Marin Blebea. Sus pe mal ajung bizare, neînţelese, frânturi din dialogurile lor.

— Încearcă să-l fixezi în partea superioară...

— Mi-ar trebui o rangă...

— Cât e ceasul?...

— Daţi la o parte aparatul acela de sudură...

— Unde dumnezeu am pus briceagul?

— Strigă la macaragiu să nu stea cu mâinile în sân.

— Hei! Mişcă puţin la dreapta!

— Strânge mai cu putere, că n-ai mămăligă în mâini.

— Aprinde-mi, te rog, o ţigare...

— N-a mai venit băiatul acela cu termosul?

— Dezlegaţi plasa cu bolovani!

— Astupă-mi urechile. Am avut otită când eram mic.

— Lasă-mă pe mine. Tu te mai scufundaşi o dată.

— Opriţi tranzistorul acela. Mă calcă pe nervi.

— Acum, cu forţă.

Nici n-am băgat de seamă că timpul trecuse, se făcuse aproape de ora prânzului.

— Să coboare Hristache şi Sadoveac, dă cineva o dispoziţie.

— Gata, meştere Blebea, adăugă acelaşi. Ieşi afară din apăraia aceea. Nu vreau să te ducem acasă congelat.

Se face schimbul. Altă echipă urmează să continue operaţiunea. Un balot de cârlţi a fost introdus în rostul dintre pereţii mulaţi. Presiunea apei a scăzut, dar infiltraţia n-a fost oprită. Cineva îmi propune să mergem în baracă să ne mai încălzim. Nici nu mă gândesc. Parcă chiar inginerul Vasilescu mi-a făcut propunerea. El venise astăzi pe şantier să dea o consultaţie tehnică. O bună parte a lucrării a fost proiectată de atelierul în care lucrează şi el. Şi-a susţinut examenul de stat, la terminarea facultăţii, cu o temă din construcţia metroului, atunci când abia se

vorbea de un viitor metrou în Bucureşti. A fost visul lui.

— Cât credeţi că mai durează, îl întreb.

— Cel mult o oră. Altădată a fost şi mai greu.

— Cum poate fi mai greu? Să stai opt ore în apa îngheţată, să te încălzeşti cu căldura eforturilor proprii, să tii cu pieptul un torent. Da, cu pieptul. Îl văd pe unui dintre constructorii de pe vatra inundată a tunelului lipindu-şi pieptul de peretele din care ţâşneşte şuvoiul acela de grosimea unui om, cu încrâncenarea şi hotărârea de-a opri Dâmboviţa în loc. Îl aud clar, spunându-le celorlalţi: „Proptiţi-mă cu ceva. Împingeţi-mă de spate”.

Câţiva procedează întocmai, îl ajută să rămână lipit cu pieptul de perete şi să blocheze pentru câteva clipe şuvoiul. De ajuns, până ce balotul de câlţi a fost pregătit şi fixat în rostul dintre ziduri. Nu mă uimeşte faptul în sine. Auzisem că „tehnica” aceasta fusese „inaugurată” de maistrul Ioan Ghinea, din sectorul C.F.R., într-o împrejurare similară. E uimitor însă că omul pe care îl urmăresc într-o luptă disperată cu apa izbuteşte să oprească şuvoiul. Deci, nu încercase un act de bravură. Ştia că poate. Îşi cunoaşte puterile, vigoarea.

Doresc să-l cunosc. Mi se spune că e chiar maistrul Marin Blebea, coordonatorul intervenţiei. De pe mal nu-l disting prea bine. Nu-i pot reţine trăsăturile. Va trebui să revin a doua zi pentru a sta de vorbă cu el. Pentru astăzi treaba s-a încheiat. După opt ore de trudă, Dâmboviţa ascunsă e îmblânzită şi obligată să rămână în albia ei subterană.

Revin a doua zi, aşa cum stabilisem, pentru a-l întâlni pe maistrul Blebea. Mă surprinde nepregătit. Mi se aduce în biroul şefului de lot un om mult mai în vârsta, decât m-aş fi aşteptat. Se ţine bine, nimic de zis, are o ţinuta de general în retragere, nicio fibră, nicio mişcare molateca nu-i trădează vreo slăbiciune a trupului, dar nici nu-i ascund anii mulţi pe care îi are. În timpul intervenţiei din tunel l-am văzut de la distanţă, adică de la înălţimea malului, era prea mare agitaţie în spaţiul acela îngust pentru a-i vedea

bine trăsăturile. Oricum, eram sigur că e vorba de un tânăr, cel mult de un om la a doua tinereţe. Acum, de aproape, văd că Marin Blebea face parte din generaţia celor care demult sunt la pensie.

— Câţi ani aveţi?

— Destul de puţini pentru a nu scăpa încă târnăcopul din mână.

— Adică?

— 68! M-am născut în ianuarie 1910.

— Unde?

— În Sâmbătă de Jos, dacă asta vă spune ceva.

— Cum să nu-mi spună? E o comună frumoasă şi bogată de la poalele Făgăraşilor.

— Am plecat de acolo încă de foarte tânăr. Nu împlinisem optsprezece ani când m-am angajat la Uzina Comunală Bucureşti ca supraveghetor de lucrări la pavaje de drumuri şi instalaţii. Aşa am devenit bucureştean. Asta era prin 1928—1929 în vremea când ţara cădea în marea criză economică. Jurnalul „de bord” al profesiei mele de constructor începea să se încarce cu nume de locuri şi oameni, cu denumiri de obiective şi lucrări, cu date şi fapte de neuitat.

Am stat şaptesprezece ani la Uzina comunală, timp în care m-am calificat, mi-am făcut un rost. Am urmat apoi o şcoală de construcţii edilitare şi căpătasem cartea de maistru. Nenumărate branşamente şi consolidări am făcut în această perioadă în întreg Bucureştiul. În vară, când ajunsesem cu lucrările metroului aici, în zona Spitalului brâncovenesc, am dat peste o serie întreagă de lucrări de canalizare executate de mine cu aproape cincizeci de ani în urmă. Am fost foarte emoţionat. Uite, mi-am zis, tinereţea mea.

După război, în 1947, am trecut la Ministerul construcţiilor, la o unitate de drumuri şi poduri şi m-am întors în Ardeal. Am construit un drum pe şoseaua Mediaş — Târnăveni. După terminarea lui am revenit aproape de casă, pe alte şantiere. Din 1956 până în 1960 am lucrat la

întreţinerea şi repararea drumurilor din regiunea Bucureşti, după care am participat la construcţia fabricii de anvelope „Danubiana”. În 1962 am fost trimis la Călăraşi pe şantierul fabricii de celuloză şi hârtie. Am terminat şi această fabrică după care am fost mutat, cu întregul lot pe care îi conduceam, la Turnu Măgurele. Începeau lucrările la Combinatul chimic. Cel mai mare şantier chimic din ţară, la vremea aceea. În 1971, am fost trimis prin ARCOM pe un şantier în R.F.G. Pentru un an de zile. La întoarcere mă aştepta şantierul oţelăriei electrice de pe platforma siderurgică Târgovişte. Până în 1975, când am venit la Metrou...

— În mai puţin de un sfert de oră v-aţi istorisit viaţa dumneavoastră de constructor, desfăşurată pe întinderea a patruzeci şi şapte de ani. Aproape jumătate de secol. De fapt, o jumătate de secol bătută pe muche, deoarece acum suntem la sfârşitul anului 1977, iar peste puţine zile veţi sărbători două aniversări: 68 de ani de viaţă şi 50 de ani de muncă pe şantierele ţării. Cum zic, tovarăşe Blebea, toată această extraordinară, — prin longevitate, dar bănuiesc şi prin bogăţia de fapte de lauda — viaţă de constructor, mi-aţi relatat-o preţ de câteva minute. Oare în realitatea trăirii dumneavoastră a trecut tot cu aşa mare viteză?

— Nu-i deloc exagerată întrebarea. Toţi aceşti ani mulţi care îmi umplu cartea de muncă au trecut aşa cum ar trece toamna un cârd de cocori, pe deasupra pământului. Îi urmărim cu privirea îndepărtându-se şi ştim că pe aripile lor duc ultimele clipe ale verii şi, când dispar dincolo de zare, ne lasă în inimi o nu ştiu ce părere de rău. De fapt, nici n-am observat cum au zburat anii, n-am avut timp prea mult să reflectez la filosofia vieţii. Parcă toată viaţa mea a sta între termenele de punere în funcţiune, între termenele scadente ale graficelor de execuţie. Toate bucuriile şi necazurile s-au consumat între aceşti „judecători” ai constructorilor care sunt *termenele de finalizare,* de predare a lucrărilor. Când începem o construcţie nouă

prima întrebare este invariabil aceeaşi: *Când trebuie terminată?* În funcţie de această dată ne organizăm viaţa, cea de şantier, dar şi cea de familie, în funcţie de ea ne măsurăm şi dimensionăm toate acţiunile, gândirea şi simţirea de muncitori şi specialişti.

Fără gândire novatoare nu faci nimic, rămâi un biet supus metodelor învechite pe care le-ai învăţat în şcoală sau le-ai deprins cu mult timp în urmă şi care la tehnica de azi, la ritmul în care se construieşte, nu mai sunt bune, îţi răpesc timp mult şi bani mulţi. Ţin minte că prin 1960—1962, tot pe lunca Dâmboviţei, am avut o lucrare de alimentare cu apa a întreprinderii „Danubiana”, foarte anevoioasă.

Îl aveam ca şef de lot pe inginerul Enăceanu, actualul director al grupului nostru de şantiere — optsprezece ani am lucrat cu acest om minunat — şi hotărâsem s-o facem în sistemul puţuri forate, care ar fi însemnat o economie de câteva milioane de lei. Acest sistem era inovaţia inginerului Enăceanu. Mulţi ne descurajau. Spuneau că nu se poate, că nu va da rezultate, că e mai bine să mergem pe sistemul clasic, mai scump, dar mai sigur. N-am cedat. Nu pentru vreun interes personal şi nici din orgoliu. Ci pentru că investiţia se alegea cu câteva milioane economisite. Puţurile din prefabricate lansate cu macaraua s-au dovedit însă de un randament peste aşteptări.

La Călăraşi, tot aşa. Am făcut alimentarea cu apă a Combinatului de celuloză şi hârtie nu după proiectele clasice, învechite, care ni s-au oferit, ci, de asemenea, după o soluţie pusă la punct, de noi, împreună cu inginerul Enăceanu. Mult mai simplă şi mult mai ieftină. Este vorba de folosirea unor „criburi”, nişte elemente din beton prefabricat, făcute de noi pe şantier, pe care le-am lansat cu macaraua plutitoare în Borcea, la adâncimea de cincisprezece, douăzeci de metri în adâncul albiei. Şaisprezece camere din astea formau sistemul de criburi din care apa pentru nevoile fabricii se scoate filtrată, cu pompele. Şi acolo scepticii ne descurajau, îndoindu-se de

reuşită. De atunci, peste tot se aplică acest sistem. De aceea spuneam că, în construcţii, fără o gândire tehnică novatoare fără curaj, nu faci mare ispravă.

— Dar cu apele acestea ce aveţi de gând? Am fost martor la încleştarea de ieri. Prea va fac multe greutăţi.

— Am deja în minte o idee. În câteva zile o materializez. E nevoie de un sistem de blocare rapidă a infiltraţiilor de această natură. Altfel ele nu pot fi prevenite. Lucrăm într-un sol extrem de dificil. Staţia „Unirii”, ca să iau un exemplu, este amplasată în albia vechii Dâmboviţe. În decursul timpului, viiturile au depus aici mari cantităţi de nisip în care s-au construit poduri de lemn cu stâlpi de stejar peste care am dat la fiecare pas în timpul săpăturilor. Am găsit, între altele, rădăcini de arbori seculari, pietrificate, fundaţii de case, canalizări felurite, care ne-au dat mare bătaie de cap şi nu peste tot am izbutit o etanşeizare perfectă între tronsoanele pereţilor mulaţi. Fiind mult sub actuala albie a Dâmboviţei, împresuraţi de pânze freatice, apa, sub presiunea straturilor, îşi face uneori loc prin aceste rosturi până ele vor fi obturate definitiv şi până se va turna cel de-ai doilea rând de pereţi din beton armat care vor forma caseta tunelului. De altfel, pereţii mulaţi sunt făcuţi tocmai pentru protejarea malurilor împotriva infiltraţiilor şi a prăbuşirilor. Sunt însă şi infiltraţii din vatră. Pentru acestea se sapă, din loc în loc, puţuri de depresionare, apa scoţându-se cu pompele în Dâmboviţa.

— Ne-am luat cu vorba şi am uitat să vă întreb: Cum de mai sunteţi totuşi pe şantier, la vârsta dumneavoastră şi după atâţia ani munciţi?

— Iniţial ieşisem la pensie în 1972. Şantierele aveau însă nevoie de mine iar eu nu puteam sta locului. Am continuat să lucrez la metrou, am fost de la început şef de lot şi am făcut excavaţia în tunel, cale de un kilometru.

*

O săptămână mai târziu, după întâlnirea cu maistrul Blebea, aveam să aflu că se ţinuse de cuvânt. Găsise

soluţia pentru blocarea rapidă a infiltraţiilor de apă prin rosturile pereţilor mulaţi: nişte lamele de oţel fasonate şi sudate la locul unde se produc infiltraţiile. Inovaţia — pentru că, într-adevăr, este vorba de o inovaţie valoroasă — a fost experimentată cu rezultate optime. O infiltraţie, ca cea despre care am vorbit mai înainte, a fost oprită, prin inovaţia maistrului Blebea, în nu mai mult de o jumătate de oră.

*

— Se spune că în curând veţi ieşi efectiv la pensie. Cu ce vă veţi umple acest lung timp liber cu care nu sunteţi obişnuit?

— În primul rând, cu şantierul. E prea aproape de mine ca să nu revin, cât pot de des printre colegii mei mai tineri. A fost, totuşi, cel mai dificil şi cel mai frumos dintre şantierele mele. Mai am apoi o treabă grea de făcut. Să-mi cresc copiii.

Aici am rămas puţin descumpănit. Cum adică să-şi crească copiii? La vârsta lui, copiii sunt, în general, mari. Mă jenez. În sinea mea de această falsă raţiune, de această prejudecată. Cine nu-şi doreşte la 68 de ani vigoarea şi puterea de muncă a maistrului Blebea? Băieţii lui, Daniel, în clasa a V-a, iar Ovidiu, într-a IX-a, sunt, într-adevăr, încă în creştere, au mare nevoie de îndrumarea şi educaţia tatălui lor. În plus, au toţi trei pentru timpul liber o pasiune comună: *fotbalul.* Blebea senior a jucat în tinereţe vreme de cinci ani în echipa „Venus”, din prima divizie. Băieţii iubesc echipa „Rapid” şi suferă pentru ea. Se antrenează toţi trei, împreună, cel puţin o oră pe zi.

Are ce face maistrul Blebea cu ani de pensie. Părinţii, nu pot fi decât tineri când copiii lor sunt încă copii.

*

Ne-am despărţit târziu, când pe şantier nu mai rămăseseră decât constructorii din schimbul de noapte: excavatoriştii şi betoniştii. Doar excavaţiile şi turnarea betoanelor continuă pe timpul nopţii, la lumina puternică a reflectoarelor. Alte lucrări, de migală, nu sunt îngăduite.

— Încotro o luaţi?
— Spre Giurgiului! Dumneavoastră?
— În partea opusă. Spre Piaţa Victoriei...

cine l-a salvat pe Răzvan?

A patra zi după cutremurul din martie 1977, pe la orele prânzului, un bărbat căţărat pe muntele de moloz, în care se transformase blocul „Casata”, strigă mecanicilor de pe macarale şi excavatoare:

— Opriţi! E ceva aici.

Ridică din colb un prunc învelit într-o pătură. L-a smuls de la pieptul rece al mamei, din braţele ei înţepenite. Îl apăra pe mai departe.

— ...Trăieşte! Să vină un medic.

În clipele următoare sugarul este transportat la spital. Un prim consult medical şi o concluzie care uimeşte: „Niciun traumatism esenţial. Doar... o foame de lup”.

Staţiile de radio şi televiziune din toată ţara transmit în eter incredibila veste: un sugar supravieţuieşte sub dărâmături timp de trei zile şi trei nopţi. L-a salvat ultimul gest al mamei. Pătura l-a ferit de praf. I-a menţinut temperatura şi umiditatea vitală. În clipa extremă, instinctul îi poruncise mamei ce trebuie să facă pentru ocrotirea puiului. Mai mult era cu neputinţă.

În momentul catastrofei, tatăl lui Răzvan — aşa îl cheamă pe copil — se afla în provincie. Aflând de prăbuşirea blocului în care îşi avea familia, s-a grăbit spre Capitală. Îl găseşte pe Răzvan la spital.

A trecut un timp de atunci. Tatăl se gândeşte la salvatorul copilului său. Vrea să-l ştie, să-l caute, să-i strângă măcar mâna cu recunoştinţă şi mulţumire. O primă informaţie îl duce spre şantierul metroului. Constructorii săi au dus greul în salvarea oamenilor şi înlăturarea consecinţelor cutremurului. N-au plecat de pe acele şantiere ale durerii, cum li se spunea în acele zile, până la salvarea ultimului supravieţuitor şi până la înlăturarea ultimei grămezi de moloz. Cei mai mulţi oameni au fost salvaţi de constructorii metroului. Ei erau şi cei mai în măsură s-o facă. Nimeni altcineva nu se putea aventura înaintea constructorilor pe acest „teren" al disperării. Ei au fost primii care au sosit la faţa locului şi ultimii care au plecat.

— Cutremurul m-a surprins în baie, povesteşte inginerul Gheorghe Buiac, secretarul de atunci al comitetului de partid pe întreprinderea „Metroul". M-am îmbrăcat repede, am urcat în maşină şi m-am dus la birou. Pe drum însă am fost oprit de oameni răniţi care cereau ajutor. Am făcut câteva curse la Spitalul de urgenţă. Când am ajuns, la unitate, în jurul orei douăzeci şi două şi cincisprezece minute, toată conducerea era prezentă. Generalul locotenent Petre Constantinescu venise primul. Era mai aproape. Fără să mai aştepte ordine a trecut la constituirea comandamentelor de intervenţie pe întreprindere, apoi împreuna am format comandamente similare pe fiecare şantier. Înainte de orele douăzeci şi trei soseau la blocurile de pe străzile „Brezoianu" şi „Popa Rusu" primele grupuri de constructori cu utilajele necesare şi au început operaţiunile de salvare. În cursul nopţii li s-au adăugat apoi alţi constructori şi unităţi militare. Tehnicianul Constantin Mihăilescu a salvat din dărâmăturile construcţiilor de pe Brezoianu primii oameni.

Chiar pe Mihăilescu îl căuta tatăl copilului:

— Mi-a spus cineva că s-ar putea ca dumneavoastră, să-mi fi salvat fiul.

— Nu. Nici într-un caz. N-am scos niciun copil, doar doi

bătrâni, un bărbat şi o femeie.

La numai o oră şi ceva după prăbuşirea blocului, împreună cu Mihai Rusu şi Remus Covaci au mai salvat un profesor. A doua zi au scos, din ceea ce mai rămăsese dintr-o aripă a hotelului „Victoria”, o femeie pe care cutremurul o găsise făcând baie în cadă. Planşeul a căzut peste ea. Ca un capac al morţii. Dar şi al salvării.

Pe străzile Brezoianu şi Popa Rusu lucrările de degajare s-au terminat cel mai repede. De aici tehnicianul Constantin Mihăilescu este trimis la blocul „Continental” cu mecanicii şi utilajele din subordine. Să-i schimbe pe cei care lucrau neîntrerupt de zile şi nopţi în şir. Acolo, în a unsprezecea zi de la cutremur, la orele opt şi jumătate l-a adus la lumină şi aer, la viaţă, pe Sorin Crainic. Tehnicianul Mihăilescu a fost cel care a coborât în groapa în care se afla tânărul lăcătuş de la „Electromagnetica” şi a dirijat macaraua pentru a ridica cu grijă, bucată cu bucată, dărâmăturile care-l ţineau prizonier. El a schimbat primele cuvinte cu supravieţuitorul celei mai lungi claustrări, fără hrană şi fără apă, rămas în analele medicinei, şi l-a ajutat să ajungă în braţele mamei. Fără să-şi facă din aceasta publicitate, fără să considere că are vreun merit. Modestia este virtutea la care constructorii ţin din toată inima.

— Nu, nu eu v-am salvat copilul, repetă Mihăilescu. Întrebaţi-l pe mecanicul Nicolae Butnaru de la staţia „Semănătoarea”. S-ar putea să ştie mai mult decât mine.

— Oricum, vă mulţumesc. Îl voi căuta pe mecanic.

L-a găsit destul de greu. Suntem în primăvara anului 1979 şi staţiile de pe tronsonul unu sunt gata. Se lucrează la ultimele finisaje. Mozaicurile, coloanele îmbrăcate în travertin, planşele mascate în sticlă şi benzi de aluminiu strălucesc ca nişte holuri de palate în aşteptarea oaspeţilor. Află că buldozeristul Butnaru e undeva pe tronsonul trei, spre cartierul Militari. Aleargă într-acolo. Îl găseşte. E pe acelaşi utilaj. Lucrează la excavarea staţiei „Valea Cascadelor”.

— Ştiţi cumva cine mi-a salvat copilul, atunci, în a patra

zi de la cutremur? Avea numai câteva săptămâni.

— Eu am intervenit împreună cu inginerul Petculescu, cu mecanicul Mihai Târdea, maistrul Agapciuc şi brigadierul Florea Cojocaru. Am scos patru supravieţuitori…

Rămăseseră imobilizaţi sub clinul unei uşi. Între ei se afla şi pictorul Stanciu. I-a dăruit mai târziu lui Agapciuc un tablou.

Câteva ore au lucrat pentru salvarea lor, ridicând tone de moloz. Ultima pe care au scos-o a fost o femeie. Nu voia să iasă. Era goală şi se ruşina. După cincizeci de ore de incertitudine, între viaţă şi moarte, sub mormanul dărâmăturilor, femeia îşi păstra pudoarea. I-au căutat şi ei câteva luni mai târziu, să le mulţumească. Parcă de asta era nevoie. Mulţumirea constructorilor venea din ei înşişi. Înăbuşită de durerea de-a fi scos de sub dărâmături mai multe cadavre decât supravieţuitori.

— La cine mă îndrumaţi? Cine credeţi că ar putea fi salvatorul fiului meu, Răzvan?

— Ştiu că tehnicianul Grigore Coţofană a salvat un copil. Alte amănunte nu ştiu. Dar îl găsiţi pe şantierul ultimei staţii de pe tronsonul „Militari”.

Nu întârzie să alerge într-acolo. Tehnicianul Coţofană, responsabilul cu utilajele de transport, lipseşte. E detaşat pentru o perioadă pe şantierul Combinatului siderurgic de la Călăraşi. Nu-i nimic. Îl poate căuta şi acolo. Ce contează că e atât de departe. Nu poate să nu-l găsească, să nu-i mulţumească celui care i-a redat singurul supravieţuitor al familiei sale. Dar nu mai e nevoie să ia drumul Călăraşilor. Află de la colegii tehnicianului Coţofană că persoana pe care o adusese acesta la viaţă nu era un băieţel, ci o fetiţă de vreo trei ani. Se ascunsese sub pian. Poate se jucau chiar în clipa aceea de-a v-aţi ascunselea cu frăţiorul ei mai mare. El, cu obrazul cufundat în pernele de pe pat. Lângă mama şi tatăl lui. O frumoasă tânără familie în faţa viitorului stopat fulgerător.

— Pe inginerul Traian Binda şi Marius Stănescu i-aţi

întrebat? Au răspuns de diverse puncte de lucru, îi sugerează un constructor. Erau trimişi cu utilajele care se cereau când la un bloc când la altul...

— Vă rog să mă ajutaţi! îi imploră tatăl copilului.

— Cu toată plăcerea, îl asigură ei. Numai ca la altcineva trebuie să mergeți. Noi am răpit, putem spune, morţii câţiva oameni în vârstă din blocul „Nestor”. Dar niciun copil. Ştim însă că un copil a salvat maistrul mecanic de la staţia de utilaje de transporturi, Chitila; Tudor Surghe. Îl găsiţi pe şantierul staţiei de la Grădina botanică.

Nu are încotro. Trebuie să continue. L-a găsit uşor. Maistrul Surghe e bine cunoscut pe şantierul metroului. El asigură cu mecanicii din subordinea sa întreţinerea şi repararea utilajelor de transport. În noaptea cutremurului a primit misiunea de-a conduce intervenţia la blocul OD-16. Noapte de neuitat. O noapte pentru o viaţă. Cum ar putea s-o uite?

...A ieşit din schimb, de pe şantier, la orele nouăsprezece şi jumătate. Acasă, pe bulevardul Nicolae Titulescu, soţia îl aştepta cu masa. Era însărcinata. Mai avea o lună până la împlinirea sorocului. Se aşază la cină. Începe cutremurul. Blocul se clatină zdravăn.

— „Ce-i asta?”, întreabă soţia.

— „Se lucrează cu vibratoarele la blocul vecin”, încearcă soţul s-o liniştească.

Îl crede. Al doilea şoc răstoarnă televizorul şi farfuriile de pe masă.

— „Ce fac nebunii ăştia? reia soţia. Doboară blocul.”

Deasupra uşii apar crăpături în tencuială.

— „Vino sa coborâm, îi spune el în cele din urmă. Se pare că nu vibratoarele sunt de vină. A fost un mic cutremur. A trecut”.

A luat-o în braţe. Pe scări se lumina cu chibrituri. Unii oameni intraseră în panică. Au ajuns în stradă.

„Cum te simţi?” o cercetează el cu aparentă linişte în glas.

— „N-am nimic! Să mergem la mama şi la Mădălina”.

Pleacă pe jos pe bulevardul 1 Mai, unde locuieşte soacra şi unde se află şi fiica lor, Mădălina. Le găsesc în faţa blocului. Le spun să-şi ia pături şi să mai stea pe afară până se reaprinde lumina. Maistrul Surghe trebuie să plece la şantier.

— „Mă întorc într-o oră”, le asigură el.

Nu ştia ca acest „într-o oră” avea să dureze aproape două săptămâni. La ora douăzeci şi trei, era la blocul OD-16 împreună cu macaragiul Petre Vâlcu. Alţi mecanici din formaţia lui au fost trimişi la blocul „Nestor”. Două zile mai târziu este mutat la „Continental”. Îl însoțesc: Dorel Sonea, pe un autoîncărcator, Alexandru Mihalache cu excavatorul şi Marcel Botoacă cu o macara.

Se presupunea că există mulţi supravieţuitori care trebuie salvaţi. Maistrul Surghe se urcă sus pe dărâmături. Dirijează de acolo toate mişcările utilajelor. Din când în când, le opreşte şi ascultă cu atenţie. Îşi lipeşte urechea de zidurile prăbuşite. În speranţa de a auzi un pâlpâit de viaţă.

L-a auzit a treia zi după cutremur. Un geamăt stins. S-a strecurat printr-o deschizătură dintre nişte grinzi încrucişate. Ajunge în golul strâmt în care se transformase un fost apartament. Lanterna luminează dezastrul. Sub o masă găseşte trei cadavre. Ale mamei, fetiţei şi băiatului.

Pune palma, pe rând, pe obrajii lor. Viaţa se scursese demult. Aude din nou geamătul uşor. Plimba fascicolul de lumină. E ceva la un pas mai încolo. O fetiţă. De bună seama sora celor doi copii. Fiica tinerei femei de alături. Ajunge la ea. Are o lovitură la frunte. Trăieşte. După şaizeci şi şase de ore. O ridică în braţe. Îşi încolăceşte braţele după gâtul lui.

— „Cum te cheamă”, o întreabă.

— „Gabriela Cordoneanu...”

— „Câţi ani ai?”

— „Şase ani”.

A coborât-o în strada. I-o pune unui soldat în braţe. Acesta aleargă cu ea la ambulanţă. Un ceas mai târziu se

anunţă concluzia îmbucurătoare a medicilor de la Spitalul militar: „Gabriela este în afară de orice pericol”. În ziua următoare maistrul Surghe o ia pe Mădalina şi merg s-o viziteze. Îi duc jucării. Este înconjurată de jucării şi daruri. La ce-i folosesc jucăriile? încă nu aflase de mama, frăţiorul şi sora ei.

— „Ce ai păţit la frunte?” îi pune salvatorul ei, în neştire, această întrebare.

— „M-am dat cu rotilele în faţa blocului şi am căzut.”

Ce miracol înlocuieşte în mintea noastră realitatea inacceptabilă, insuportabilă, cu plăsmuirea salvatoare? Dacă n-ar fi uitarea, oare omul ar putea supravieţui?

— Sunteţi tovarăşul maistru Surghe? îl întreabă tatăl lui Răzvan.

— Da!

— Am fost îndrumat la dumneavoastră. Îl caut pe cel care mi-a salvat copilul, a patra zi după cutremur. Cineva îmi spunea că s-ar putea să fiţi chiar dumneavoastră…

Îşi spune povestea. Travaliul căutărilor. Alergăturile, derutările, speranţele, descurajările şi iarăşi speranţa că în cele din urmă îl va găsi, totuşi, pe salvatorul lui Răzvan. Vrea doar să-l cunoască, să-i strângă mâna.

— Nu eu l-am salvat. Cred că trebuie să-l întrebaţi pe…

Alte nume, alte şantiere, alte sate şi oraşe. Pentru că sute de oameni-constructori şi ostaşi, mecanici şi ingineri din cine ştie ce colţ de ţară au lucrat pentru salvarea semenilor lor în acele zile dramatice. În care nimeni nu se gândea la identitatea salvatorilor. De cele mai multe ori, adevăraţii eroi rămân anonimi.

„nu vă faceţi probleme, tovarăşe inginer!
întreaga zonă a fost inundată”

Trecuse demult de miezul nopţii când şeful lotului trei, inginerul Nicolae Drumen, s-a hotărât să plece spre casă. Lucrase în schimbul de după-amiază, dar, ca de obicei, a mai întârziat câteva clipe pe şantier, ba cu semnarea unor hârtii, ba cu stabilirea programului de lucrări pentru schimbul de dimineaţă. Oricând se găseşte ceva de făcut pentru cine vrea să facă şi să nu amâne o treabă de azi pe mâine. Când în cele din urmă îşi schimbase salopeta şi se îndrepta spre maşina parcată tocmai pe strada Avalanşei, aude dinspre şantier o chemare nedesluşită. Se apropie de malul tunelului şi ascultă atent. Undeva în subteran se anunţau grifoane violente. Nu mai stă pe gânduri. Îmbrăcat de oraş cum era, aleargă spre Podul „Cantemir”, şi coboară în tunel. Câţiva muncitori cu lopeţile în mâini se luptau sa stăvilească izvoarele puternice şi tulburi care ţâşneau, ca nişte mici fântâni arteziene, din vatra abia excavată, înălţând în jurul lor moviliţe de nisip şi pământ.

Constructorii ştiu ce se întâmplă, cunosc fenomenul, întrevăd pericolul. În afluirea ei spre spaţiile libere, apa smulge şi cară la suprafaţă material subteran, creând goluri primejdioase sub clădiri, străzi sau copaci. Ei au întotdeauna la îndemână pietriş din belguş pe care îl aştern cu lopeţile peste aceste izvoare, pentru a împiedica antrenarea nisipului din albia lor ascunsă. Apa este evacuată după aceea cu pompele, curată şi limpede, în râul Dâmboviţa. Curând apoi, presiunea straturilor subterane slăbeşte, semn că între „rezervoarele” din adâncuri s-a deschis o nouă comunicare şi pericolul este îndepărtat. Grifoanele dispar, iar constructorii îşi reiau activitatea, continuând excavaţia.

Pantofii inginerului Drumen se scufundă în noroi. Nivelul apei creşte în ciuda lăcomiei cu care o sug cele

două pompe. Simte umezeala rece la genunchi, ar fi bune cizmele înalte de cauciuc pe care doar cu câteva minute în urmă le lepădase sub masa din birou. Dar acum nu mai e timp da asemenea gânduri. Trebuie să acţioneze repede şi nu cu jumătăţi de măsura. Cu lopeţile nu se descurcă. Debitul apei e prea mare. Diametrul şuvoiului are aproape treizeci de centimetri. Îl astupă într-un loc şi reapare în altul.

— Aici, nea Costică! Parcă vine Dunărea peste noi..

Maistrul Constantin Chelaru, cu oamenii din echipa sa, ascultă indicaţiile inginerului. Lopătează vârtos. Conurile de pietriş umplu fundul canalului, astupă izvorul de la picioarele lor, pentru ca în secunda următoare să ţâşnească şi mai năvalnic, câţiva paşi mai încolo.

— Nu merge, dar îi venim noi de hac, spune, şeful lotului şi-i face semn excavatoristului: arunca o cupă de pietriş peste noi.

Excavatoristul îşi încarcă cupa greiferului şi o depune uşor pe vatra tunelului. Constructorii nivelează pietrişul, îl bătătoresc şi se pare că izvorul a fost înăbuşit. Îl pândesc în continuare atenţi. Nu mai ţâşneşte din vatră, dar poate apărea în pereţi. Nu se dă el bătut, cu una cu două. Totuşi, parcă a secat. Constructorii îşi scot ţigările şi cu mâinile ude şi murdare de noroi încearcă să şi le aprindă.

— Ei, ce ziceţi, tovarăşe inginer? — îi spune maistrul Chelaru, parcă tot mai uşor a fost pe Argeş. Acolo, măcar, vedeai când se umflă râul şi luai măsurile cuvenite ca să nu-ţi mănture toată lucrarea. Dar aici, râul ascuns te ia pe nepusă masă.

Pe naiba, mai uşor! Unde ai văzut dumneata viaţa uşoară pentru constructori? Nu-ţi aminteşti iarna aceea geroasă de pe şantierul barajului „Albeşti 2”, când crăpau, din pricina frigului, geamurile barăcilor ? Iar în primăvară ce a fost? Un dezgheţ brusc, o topire spontană a zăpezilor din Făgăraş şi ne-am trezit într-o noapte că pluteam. Ne luase Argeşul, ieşit din matcă, cu barăci, cu maşini, cu tot ce aveam şi ne căra spre... Piteşti. Sigur, vei zice că am

luptat cu apele, am recuperat utilajele, am învins. Dar am avut pagube, nu glumă.

Inginerul Nicolae Drumen îşi aminteşte fiecare zi din viaţa sa de constructor. Totul a pornit de la o glumă a profesorului de matematică de la Liceul „Tudor Vladimirescu” din Târgu Jiu, care îi era şi diriginte. „Numele dumitale vine de la drum, deci eşti predestinat să devii constructor de drumuri. Urmează-ţi destinul”.

Profesorul îşi cunoştea însă bine elevul, îi pătrunsese gândurile, îi cântărise aptitudinile, disponibilităţile sufleteşti şi intelectuale. Ştia că iubeşte spaţiile nelimitate, viaţa în natura deschisă în care se născuse şi crescuse, că doar dealurile acoperite cu păduri şi poieni, rostogolite din pieptul Parângului, i-au legănat copilăria, şi n-avea nicio îndoială că va iubi şantierele, că va fi un constructor prin vocaţie şi credinţă. Mai ştia profesorul, apoi, că ţara va avea nevoie de specialişti în construcţii ca de pâine şi aer, pentru că se afla circumscrisă deja în cea mai tumultuoasă şi mai fascinantă epocă a renaşterii ei. Şi cine, dacă nu profesorii, să le deschidă elevilor privirile şi aripile spre chemările ţarii, spre nevoile ei?

Bun la toate materiile, elevul Nicolae Drumen se simţea atras însă mai ales de matematică şi fizică. A ascultat îndemnul dirigintelui, dar şi îndemnul propriei sale porniri sufleteşti şi în 1962 a intrat la Institutul de construcţii civile şi industriale, Facultatea de drumuri şi poduri din Capitală. Părinţii, ţărani din tată în fiu, din localitatea de legendă Tismana, au fost şi ei, trebuie să fi fost, ca toţi ţăranii noştri, de la daci şi de la romani încoace, mari constructori — de cetăţi, de case, de drumuri şi poduri — meşteri universali cu barda şi târnăcopul şi nu se poate să nu-i fi transmis şi urmaşului lor bucuria şi deprinderea mânuirii uneltelor de căpătâi. I-a bucurat alegerea profesiei de constructor.

Ca în toată ţara, şi în judeţul Gorj se deschideau şantiere industriale şi ei sperau ca viitorul inginer să revină acasă, să lucreze ca specialist la obiectivele ce se înălţau în

apropiere. La terminarea facultăţii fusese repartizat pe Argeş. Acolo se dădea bătălia pentru crearea bazei energetice a ţării. Marele baraj de la „Vidraru” se terminase, dar proiectanţii prevăzuseră împodobirea râului în aval, până la Piteşti, cu o strălucitoare salbă de lacuri şi microcentrale. A
fost un debut grandios, spectaculos prin dificultăţile şi încercările la care au fost supuşi constructorii, prin călirea lor morală şi profesională.

— Am învăţat pe Argeş să cunosc oamenii, să le văd dintr-o privire tăriile şi slăbiciunile, necazurile şi bucuriile, să-i înţeleg şi să mă fac înţeles, să mă apropii de ei şi să mi-i apropii, să mă dăruiesc cu toată inima şi toate puterile intereselor tuturora şi să obţin totul de la colectivul în care trăiesc şi muncesc. Pe Argeş am simţit prietenia şi solidaritatea, dragostea şi duioşia, curajul şi demnitatea, frica şi şovăiala, încrederea şi neîncrederea. A fost cea de a doua universitate care m-a desăvârşit pentru viaţă.

După Oieşti, Albeşti şi Prundul — Piteşti, a luat foi de drum pentru Galaţi. De la baraje, trecea la construcţia unui drum cu totul aparte: viaductul „Cătuşa”, care leagă marele combinat siderurgic de oraş şi care avea să fie cel mai frumos şi mai lung din ţară.

— Cu fiecare şantier pe care îl încheiam şi îl lăsam în urmă mă simţeam mai puternic, mai încrezător în forţele mele, dar şi mai doritor de-a construi „dramul cel mare”, adică „opera vieţii mele”, ceva ce nu se mai construise, unic şi irepetabil.

Cu acest ideal a ajuns prin 1968 pe Lotru, unde se construia cea mai mare hidrocentrală de pe râurile interioare ale ţării. Apa cade de la sute de metri înălţime pentru a pune în mişcare turbinele. Numai „Porţile de fier” o depăşeşte.

„Decât un podeţ oarecare, şi-a zis tânărul inginer, mai bine o mare hidrocentrală”.

A alergat într-un suflet spre izvoarele Lotrului, ca spre muntele făgăduinţei. A ajuns la Voineasa, unde îşi avea

întreprinderea sediul, într-o dimineaţă de martie, venind de la Râmnicul Vâlcea, cu o basculantă de ocazie. Primăvara îşi anunţa sosirea. Râul era umflat şi mânios, tulbure şi încurcat de arbori dezrădăcinaţi, semn că zăpezile se topeau repede în munţi. Pe costişele împădurite, de-o parte şi alta a drumului, apăruseră, de sub covoarele de frunze putrede, tufănelele galbene. Dinspre înălţimi însă cobora, o dată cu apele, vântul încă tăios al iernii pe sfârşite.

Bate la uşa directorului.

— „Am fost repartizat la baraj...”

— „Bine ai venit. Te prezinţi la inginerul Cameniţa. E şeful lotului şi băiat de ispravă. Dacă nu eşti prea moale, o vei scoate la capăt cu el”.

— „Unde-i barajul? Cu ce ajung acolo”?

— „Pe râu la deal. Dacă ai curaj, te urci într-un Belaz. Într-o oră ai şi ajuns”.

— N-am mai întrebat — îşi aminteşte el — de ce trebuie să am curaj. Mi-am dat însă repede seama la ce se referise directorul. Drumul, lung de vreo treizeci de kilometri, era atât de prost, atât de desfundat, încât parcă fusese bombardat, metru cu metru. Ei, bine, blondul de la volan, un puşti afurisit, abia întors din armată, gonea ca un nebun pe mizeria asta de drum. Când am ajuns sus la baraj, se învârteau munţii cu mine. Sub căciulă, cred că aveam numai cucuie. Am coborât din maşină şi mi-am rotit privirea în jur. Ochii mi s-au umplut de măreţia neaşteptată a înălţimilor pe care mă aflam, iar pieptul de cel mai curat aer pe care l-am respirat vreodată. „Dacă raiul ar exista cu adevărat — mi-am zis — aici trebuie să fie”. Dar barajul era pe terminate. Inginerul Drumen n-avea să se bucure prea mult timp de frumuseţea muncii pe acest şantier. În mai puţin de jumătate de an lucrarea se încheie, constructorii urmând să coboare, precum păstorii toamna cu turmele lor, spre şesurile ţării, dar cu sufletele împovărate de nostalgia şi dorul înălţimilor lăsate în urmă.

— Am fost trimis — reia el — pe şantierele de locuinţe

din Teleorman. Alexandria, capitala acestui judeţ, era printre cele mai rămase în urmă. Un târguşor cu case bătrâne şi prăpădite, pe care noi trebuia să le înlocuim cu blocuri înalte şi zvelte, cu străzi largi şi luminoase. În numai câţiva ani totul se schimbase aici, încât nici teleormănenii nu-şi mai pot readuce în imaginaţie vechea faţă a oraşului lor. Am construit acolo, ca şef de lot, cu oamenii mei, câteva mii de apartamente. După aceea, în iulie 1971 am fost luat de
Trustul de construcţii industriale Bucureşti şi „mobilizat” pe loc la construcţia Uzinei de rulmenţi Alexandria. A fost o lucrare uşoară şi frumoasă. După inaugurarea ei, toate forţele noastre au trecut la Turnu Măgurele. Aveam de construit şi aici un obiectiv industrial: Uzina de valorificare a cenuşelor de piritǎ. Iarăşi o lucrare frumoasă şi fără probleme pentru colectivul nostru. În ajunul Revelionului 1976 am primit vestea că voi veni să lucrez pe şantierul metroului. „În sfârşit — zic — iată premiera absolută pe care o aşteptam”.

Prima misiune: şef al lotului trei excavaţii şi spraiţuire pe porţiunea de la „Cantemir”, până la „Spicul”. Deci, aproape un kilometru de tunel. Oameni în subordine: trei maiştri şi optzeci de muncitori, cu sarcina de-a dezgoli pereţii mulaţi, adică de-a scoate pământul dintre ei, pe întreaga lăţime a viitorului tunel. Pentru a nu se prăbuşi sub presiunea malurilor, pereţii urmau să fie sprijiniţi apoi, prin grinzi metalice de mare rezistenţă. Săpam cu buldozerul şi scoteam pământul cu greiferul, pândind orice urmă de apă care putea răbufni într-un şuvoi. Pentru orice eventualitate, aveam în permanenţă pe mal, în zona de lucru, nişte colţari metalici pe care, dacă vedeam că apar infiltraţii de apă, îi sudam la rosturile pereţilor mulaţi. N-am scăpat totuşi de asemenea surprize neplăcute, de aceea spun că, din acest punct de vedere, al inundaţiilor în perimetrul de excavaţii, am fost lotul cel mai năpăstuit.

Să ne reîntoarcem acolo de unde porniserăm, la „momentul grifoanelor” din apropierea podului

„Cantemir”.

Spre dimineaţă* constructorii controlau cu autoritate *mişcarea apelor,* după cum se exprimă unul dintre ei. Şi-au terminat ţigările abia aprinse, au mai vorbit de una, de alta, au mai aruncat o privire neîncrezătoare peste întinderea tunelului, după care au ieşit la suprafaţă. Inginerul Drumen putea pleca acasă. Îi preda schimbul maistrului Constantin Chelaru, nu înainte de-ai da obişnuitul sfat, în două vorbe:

— „Ai grijă, nea Costică”.

— „Mergeţi liniştit, tovarăşe inginer. Uite că se arată zorii la orizont. V-o fi de ajuns şi dumneavoastră de ieri dimineaţă”.

— Mi-am văzut de drum. Am ajuns acasă şi m-am trântit în pat. Dormeam atât de adânc când m-a trezit telefonul, că mi se părea că visez, că nu sună cu adevărat, ci e numai obsesia mea, care mă urmăreşte noapte de noapte. Pe jumătate încă adormit, m-am uitat la ceas. Era ora şapte. Trecuseră, deci, vreo trei ore de când mă întorsesem de pe şantier. Ce putea să fie?

— „Ne-am cam udat la picioare, tovarăşe inginer”, aud vocea lui nea Costică.

— „Cum stăm?”

— „Pai, asta ziceam, să nu vă faceţi probleme. Toată zona e inundată...”

Auzi? Să nu-mi fac probleme. Îi mai ardea de glume. Dar de fapt, nea Costică Chelaru, omul extraordinar care are capacitatea de-a pune lucrurile la punct din două mişcări, în stare să se lupte cu munţii, avea dreptate. Nu trebuie să ne lăsăm niciodată copleşiţi de disperare. Alerg la faţa locului să vedem ce e de făcut. Constructorii îmi spun că n-au mai putut stăpâni izvoarele, debitul a crescut la trei metri pe secundă, că într-o ora nivelul apei s-a ridicat la cinci metri, rupând un tronson şi făcând legătura cu Dâmboviţa. Drumul de pe mal s-a prăbuşit. Perimetrul lucrării e plin de apă. Acţionăm rapid. Mai întâi reparăm drumul, umplând spărtura cu pietriş, apoi evacuăm apa cu

pompele. În paralel, batem parplanşe metalice de-a lungul pereţilor. Ele au rolul de-a opri afluirea de material şi chiar blocarea infiltraţiilor.

Am lucrat vreme de o săptămână, zi şi noapte, cu pauze pentru masa şi câte două-trei ore de somn, mai bine de cincizeci de oameni, în frunte cu inginerul Mircea Mateescu, cu maiştrii Alexandru Loghin, Constantin Chelaru, George Procopie, cu şefii de echipă Mihai Sadoveac şi Ion Lisandru până ce totul a fost curăţat şi refăcut. Am reintrat în normal, dar până la terminarea tronsonului respectiv am fost mereu cu ochii în patru, mereu urmăriţi de pericolul inundaţiilor. Ne organizaserăm atât de bine pentru prevenirea unor surprize asemănătoare, încât în cel mult jumătate de oră ele ar fi fost anihilate. Nici n-am mai avut după aceea confruntări atât de dramatice cu apa.

Ce a reprezentat, pentru tânărul specialist în construcţia de drumuri şi poduri din Tismana-Gorj, munca pe şantierul metroului? O mărturiseşte chiar el:

— Faţă de uzinele pe care le-am construit, lucrarea aceasta e mult mai simplă. Desfăşurându-se însă forţele într-un loc atât de îngust, între apa Dâmboviţei şi clădirile oraşului, trebuie să facem în permanenţă un abil joc de utilaje, o permanentă manevră în care mecanicii au trecut examenul cu înaltă clasă. Programul normal de lucru este de la şapte dimineaţa la şapte seara, într-un ritm sufocant, deoarece însuşi oraşul este sufocat din pricina lucrărilor noastre. Nicăieri, pe niciun şantier n-am realizat productivităţi atât de mari ca aici. Profesional, am avut multe de câştigat. Am învăţat să lucrez cu pereţi mulaţi, cu utilaje foarte moderne, cu oameni aleşi. Toţi din lot avem cam aceeaşi vârstă, ne înţelegem perfect, ne ajutăm mult unul pe altul, suntem un colectiv unit. Dacă s-ar putea să nu ne despărţim nicio dată...

Numai că aşa ceva nu se prea poate. Curând, după încheierea lucrărilor principale, la porţiunea de tunel de la podul „Cantemir”, inginerului Drumen i s-a încredinţat un

nou lot, pentru o nouă misiune... construcţia pasajului din piaţa Obor. Prima modernizare spectaculoasă a marilor artere rutiere ale Capitalei. Cărui constructor nu-i plac premierele?

În arborii oraşului s-a proclamat primăvara. Străzile, parcurile sunt pline de viaţă. Începe anotimpul limpezirii apelor în univers. Pe malul Dâmboviţei, excavatoarele muşcă lacom din pământul îmbibat cu apă. Se sapă uşor, fără dificultate. Doar din când în când mecanicii mai dau de vreo urmă de zid, din cine ştie ce secol, de vreun canal străvechi şi neştiut sau chiar de vreun bolovan adus de ape, în ere apuse, tocmai de pe crestele Carpaţilor.

Urmele locuirii, ale vieţii şi civilizaţiei materiale pe actuala vatră a Capitalei se pierd în milenii. Excavatoarele sapă acum un tunel prin istoria şi legenda marelui oraş.

„Încă un sfert de ceas şi sunt la podul Haşdeu, îşi spune mecanicul Vladimir Kindiakov. N-am lucrat rău. A mers mai repede decât mă aşteptam...”.

Dar în clipa următoare, cupa draglinei se izbeşte de ceva care şi scrâşneşte surd a metal. Mecanicul insistă, repetă manevrele şi ghiarele cupei se agaţă cu nădejde. Braţul maşinii îşi aduna parcă puterile. Printr-o smucitură scurtă, smulge încărcătura din adâncul gropii. O ridică spre suprafaţă. „Ce-ar putea fi?”, îşi munceşte în zadar mintea, înainte de a distinge bine forma obiectului... Poate un colţ de stâncă, poate un fragment de conductă, sau, cine ştie, poate o comoară”.

Braţul draglinei l-a săltat destul de sus pentru a putea fi bine văzut. Mecanicul e curios. Cu mâna pe maneta de comandă se răsuceşte să privească mai atent. Un fulger rece îi străbate tot corpul. Mâna îi paralizează încleştată pe manetă. Maşina cu încărcătura ei a înţepenit şi ea în poziţia cu braţul ridicat. Totul a împietrit în jur. Nici vântul nu mai clatină plopul cu coroana suplă şi înaltă din apropiere, nici maşinile pe „Splai” nu mai gonesc,

muncitorii din zonă îşi reţin orice gest.

Ca la o comandă a instinctului, viaţa s-a oprit printr-o tresărire, într-un repaus total. De câte secunde, de câte minute, de câte ore? Mecanicul nu-şi dă seama, dar simte că natura a zvâcnit în aceeaşi tresărire cu el şi creierul ei electronic lucrează intens, cu miliarde de operaţii într-o răsuflare, căutând soluţia de salvare.

Dar nu. Totul n-a fost decât o iluzie. Malul râului vibrează la trecerea maşinilor şi tramvaielor, urechile îl dor de zgomotul buldozerelor care împing pământul, praful se zbate în rafalele vântului de primăvară.

Dâmboviţa cară la vale o mulţime de sloiuri din gheaţa iernii trecute. Doar mâna lui dreaptă, cu palma cât o lopată, toată lovită şi crăpată, de parcă cu mâinile şi nu cu excavatorul sapă în pământul când dur, când mlăştinos ori afânat ca nisipul, în căutarea de noi temelii, i-a rămas înţepenită pe manetă.

Şi-a revenit. Dar maneta nu trebuie slăbită. Braţul draglinei nu trebuie să se mişte. Dinţii cupei să stea bine încleştaţi. „Să vină detectorii de bombe...”. Încearcă să strige, dar glasul nu-l ascultă. Abia şoptea chemarea şi nimeni nu-l auzea. O repetă o dată şi încă o dată, ceva mai tare. În cele din urmă este auzit.

*

24 August 1944. Bucureştiul este ţinta unui bombardament sălbatic, ordonat de Hitler. Cade o aripă a palatului regal, cade Teatrul Naţional, cad clădiri de inestimabilă valoare arhitectonică şi sentimentală pentru noi, dar cad mai ales vieţi omeneşti.

Un copil încearcă să treacă strada pentru a ajunge la adăpostul antiaerian de la subsolul clădirii de alături. Nu mai are timp să ajungă. Ploaia de bombe începuse. Se ascunde sub podul Haşdeu. Tornada face să se cutremure pământul. Exploziile îl asurzesc. Se aude un ţiuit prelung care se apropie. Bomba cade la câţiva paşi de pod, găurind pământul. Copilul aşteaptă explozia şi sfârşitul. Dar explozia nu se produce. Clipele trec greu. Copilul îşi

numără în gând bătăile inimii, care se aud ca răpăitul unei tobe. „Acum...!”
Dar nimic. Avioanele se îndepărtează pentru a reveni mai târziu cu o nouă încărcătură. Bomba parcă adormise în malul Dâmboviţei. Sau poate a explodat atunci, imediat, dar el n-a mai auzit-o de spaimă. Iese din ascunzătoare şi fuge spre adăpost. Apoi, uitarea...

*

După treizeci şi patru de ani, copilul de-atunci, acum om în toată firea, trecut de a doua tinereţe, se plimbă pe „Splai” şi priveşte maşinile care scormonesc pământul. Îşi aminteşte clipele de groază care nu pot fi uitate niciodată, petrecute sub podul Haşdeu. „Bomba aceea, totuşi, n-a explodat, nu mai am nicio îndoială”, îşi spune el, ca şi când timpul scurs de-atunci i-a întărit convingerea, i-a limpezit aducerea aminte.

Se adresează precipitat unui buldozerist:

— „Tovarăşe! nu mai săpaţi aici. Veţi sări în aer. E o bombă neexplodată în perimetrul acesta”.

— „O fi, dar noi nu suntem din aceia care se sperie de bombe...”

— „Am văzut-o cu ochii mei, când a căzut, şi a intrat în pământ. Era pe la ora prânzului, la 24 August 1944...”.

Mecanicul se distrează, crede că omul e puţin trăsnit. Au mai venit şi alţii cu tot felul de poveşti. Unul avea pretenţia, nici mai mult, nici mai puţin, să i se plătească drepturile de... autor al ideii metroului. Pentru că el ar fi fost primul care, încă în urmă cu jumătate de secol, pe când era elev la „Sf. Sava”, a propus construcţia metroului. Altul credea că metroul va zgudui atât de tare clădirile de pe „Splai”, încât, cu timpul, toate se vor prăbuşi. Aşa că, ar fi mai bine s-o lase baltă. „Omul cu bomba” o fi tot dintre aceştia, îşi zice mecanicul şi îşi priveşte ceasul. E chiar timpul de masă. Foarte bine, îl va putea linişti pe musafirul înspăimântat.”

„Dacă aşa stau lucrurile, îi spune el, prefăcut, uite, nu mai fac niciun pas mai încolo. Am familie şi-s tânăr, nu

vreau să sar în aer. Merg şi le spun şefilor ce pericol ne paşte...”

Coboară din cabină. Omul pleacă şi el împăcat cu gândul că l-a convins şi l-a salvat. Numai că mecanicul a uitat îndată conversaţia şi nici măcar ca divertisment n-a mai povestit-o. S-ar fi aflat poate careva mai în vârsta, care să-şi reamintească războiul şi bombardarea Capitalei şi ar fi luat-o în serios. Ar fi fost anunţată miliţia sau armata şi veneau imediat geniştii cu detectoarele de bombe pentru control. Dar, nimic din toate acestea. După câteva săptămâni însă întâmplarea reînvia şi avea să fie povestită cu toate amănuntele. Adică, atunci când bomba ieşise, într-adevăr, la lumină, confirmând presupunerea cetăţeanului de pe „Splaiul Independenţei”.

*

În cele din urmă, mecanicul se face observat. Gesturile lui spun ceva ciudat. Mai mulţi constructori se apropie. Văd bomba prinsă în fălcile draglinei şi îi trec fiorii. E limpede pentru oricine. Acolo se află o bombă de vreo jumătate de tonă, neexplodată, dar extrem de periculoasă. O mişcare ar declanşa catastrofa care, printr-un miracol, nu s-a produs când a fost lansată.

Apelul către genişti a plecat imediat prin staţia radio. Ostaşii cu detectoarele au sosit la locul cu pricina atât de repede încât ai fi putut crede că aşteptau demult un asemenea semnal. Muncitorii se îndepărtează. Circulaţia maşinilor şi a pietonilor pe străzile din apropiere a fost oprită. Au mai rămas, în zona periculoasă, mecanicul excavatorului, colonelul şi ostaşii specializaţi în deturnarea terenului. Calmul şi siguranţa lor îl îmbărbătează pe mecanic, dar simte cum toţi muşchii trupului îi sunt încordaţi, gata sa plesnească.

— „Dacă am sosit noi, poţi fi liniştit, îl asigură colonelul. Ţine, totuşi, bine manşa”.

— „N-aveţi grijă.”

— „E-n ordine. Ai putea coborî puţin braţul excavatorului? Dar fără bruscări”.

— „Încerc!”

— „Dă-i drumul. Să n-o scapi. S-ar răzbuna pe noi, pentru că i-am deranjat culcuşul, după atâţia ani”.

Braţul coboară uşor. Colonelul se află cu ostaşii lui pe marginea gropii. La propriu şi la figurat. Trăsăturile feţei sale sunt destinse ca apele liniştite. Doar în privirile strânse între pleoape i s-ar fi putut ghici teama şi adânca nelinişte. „Riscul este profesia noastră, spune el, dar asta nu înseamnă că am devenit imuni la frică”.

Înainte de-a atinge fundul gropii, colonelul îi face mecanicului semn să oprească coborârea. Geniştii se alătură şi ei colonelului, în adâncul malului, de unde s-ar putea să nu mai iasă niciodată. Ştiu mai bine ca oricine acest lucru, dar mai ştiu că reuşita depinde de sângele rece cu care vor lucra.

O discretă maşină a Salvării, cu o echipă de medici şi asistente, se află în apropiere gata pentru un prim ajutor în caz de nevoie. Multe inimi bat acum în acelaşi ritm al marilor emoţii în care bat inimile ostaşilor aflaţi la datorie. Acolo unde trebuie, se ştie că, în aceste clipe, pe malul Dâmboviţei, se dezamorsează o bombă şi că există pericolul unui deznodământ fatal. Cu nervii încordaţi la maximum, toţi aşteaptă consemnul care să-i liniştească. Dar aparatele lor de radio emisie-recepţie au amuţit. Nimeni nu îndrăzneşte să întrebe nimic, să comunice nimic altceva, în afara consemnului aşteptat.

Dacă se va întâmpla o nenorocire, prin aparatul deschis al colonelului se va propaga o detunătură scurtă, de-o fracţiune de secundă, şi nu vor mai fi necesare explicaţii. Dacă totul decurge bine, vor auzi vocea sugrumată de emoţie a colonelului: „S-a făcut”. Şi iarăşi nu mai sunt necesare alte explicaţii. Dar, deocamdată, din groapa adâncă, din vecinătatea imediată a morţii, ascunsă într-un cilindru metalic, ameninţătoare prelungire şi avertisment în timp şi spaţiu al războiului, nu se aude decât tic-tacul inimilor tinere, însetate de viaţă ale ostaşilor genişti.

Minutele sunt mai lungi decât orele. Într-un târziu,

colonelul comunică:

— „Nu putem face nimic. Dezamorsarea este imposibilă…”

Bomba a fost încărcată într-o maşină specială şi transportată într-un poligon dintr-un judeţ apropiat. Acolo a fost „împuşcată”, într-un amurg de primăvară.

el este profesorul

Copil fiind, mă aflam cu tata şi fraţii mei mai mari pe un deal la strâns de fân. Cosise tata câteva zile şi nopţi în şir — noaptea pe lună şi răcoare se coseşte cel mai bine — şi acum trebuia să împrăştiem cu furcile brazdele lungi de iarbă pentru ca vântul să le zvânte şi să le usuce. Începuserăm lucrul de dimineaţă, îndată după ce se ridicase roua şi când soarele cobora în partea cealaltă a vârfului Setras, prelungind umbrele mestecenilor albi de la marginea pădurii peste toată întinderea câmpului. Fânul era uscat şi bun de strâns în căpiţe. Deodată însă cerul, până atunci senin, se împresură de nori din toate părţile, bivoli cenuşii goneau la izvoarele ploii dinspre crestele Curmăturii şi ale Steuinilor, învăluindu-se şi izbindu-se în coarne. În urma lor se auzeau rostogolindu-se parcă, nebune, roţile carelor peste bolovanii drumului din cer.

Se întunecase, fulgerele şi tunetele se încrucişau deasupra capetelor noastre. Oamenii care lucrau pe fâneţele din apropiere se speriaseră, se grăbeau cât puteau pentru a nu-i ajunge ploaia cu fânul împrăştiat.

Aşteptam porunca de la tata, ca să începem şi noi să strângem fânul, dar el îşi vedea de treabă şi nu părea deloc îngrijorat. Fulgerele şi tunetele se îndeseau şi câţiva stropi ne udaseră frunţile. Atunci s-a oprit şi el şi sprijinindu-se în coasă s-a uitat vreme de câteva clipe spre cer, urmărind parcă ceva numai de el văzut, poate mersul norilor, poate direcţia şi lungimea fulgerelor ori zborul jos al lăstunilor. Dar nimic nu părea să-l tulbure. Cu mânecă largă şi lungă a cămăşii de cânepă şi-a şters fruntea asudată, apoi a petrecut tăişul coasei sub brazda de iarbă abia cosită, a mai aruncat o privire spre cer şi ne-a chemat la el.

— Haideţi să mâncăm ceva.

Am înfipt furcile cu coarnele de fier în pământ, roată în jurul nostru — păreau nişte suliţe la îndemâna luptătorilor într-un răgaz de odihnă — şi ne-am aşezat pe un braţ de fân uscat. Tata a scos din traistă ştergarul alb ca neaua, l-a întins peste iarbă şi l-a umplut cu bunătăţi: bulgări de brânză de oaie, slănină tăiată în mici felii, ouă fierte şi câteva legături de usturoi. Am început să ne ospătăm.

— Mâncaţi liniştiţi. N-o să plouă, ne spune tata, deşi alţi stropi de ploaie scăpaseră între două fulgere peste obrajii noştri înfierbântaţi.

Oamenii care lucrau pe fâneţele vecine de pe deal şi se grăbeau din toate puterile, împingând grămezile de fân în căpiţe se uitau la noi şi credeau că suntem nebuni, ne-am întins la odihnă tocmai acum când vine prăpădul, dar pe tata nu-l clintea nimeni şi nimic din ceea ce ştia el.

Mâncam cu poftă, mai simt, rememorând, şi astăzi parcă gustul de-atunci al usturoiului verde cu slănină afumată şi brânză de oaie, ne treceam pe rând ulciorul de lut cu apă rece şi numai de ploaie nu ne era teamă. Nici n-am băgat de seamă că fulgerele se răriseră şi se îndepărtau spre orizontul cu păduri de stejar dinspre muntele Fericeaua şi că cerul începuse să se limpezească iarăşi cum fusese cu un ceas mai devreme. Când ne-am ridicat de la masă, câmpul acoperit cu brazde mirositoare de fân era din nou

scăldat în soarele de iunie.

N-a plouat, doar câţiva stropi răzleţi au căzut. Eram profund încredinţat atunci că ploaia n-a venit pentru că n-a vrut tata să vină, pentru că a oprit-o el printr-o putere a voinţei lui. În mintea mea tata putea orice, era atât de puternic şi de înţelept, încât nici natura nu i se putea împotrivi. Tata n-a vrut să plouă pentru că ne-ar fi udat şi ne-ar fi stricat fânul, el ne-a spus să împlântăm furcile în pământ şi să ne aşezăm la masă căci nu va ploua şi n-a plouat. Toată copilăria am trăit-o sub impresia puternică a personalităţii şi puterii nelimitate a tatei. Dar în realitate nu cred că era atât de puternic, avea limitele şi slăbiciunile unui ţăran înţelept, cunoscător şi simţitor al naturii.

Când am mers la şcoală aveam sa cunosc un alt om exemplar: învăţătorul. Mi-am dat imediat seama ca e un bărbat de seamă, nu atât de puternic ca tata, dar căruia nu-i era nimic străin din tainele lumii. El era atotştiutor, capabil să răspundă la orice întrebare care i-ar fi trecut cuiva prin minte.

Cât am învăţat cu el mi-a întărit după aceea de multe ori convingerea că este un om de excepţie, că nu se află întrebări cărora el să nu le dezlege tâlcul. Aveam certitudinea aceasta şi când ajunsesem în clasa a patra, când pricepeam mai mult şi ştiam mai multe. Învăţătorul era, ca siguranţă, bine pregătit, dar nici pe departe atât de grozav cum îl vedeam noi copiii.

La şcoala „înaltă” de la oraş, locul învăţătorului, în crezul meu despre perfecţiune, avea să-i ia imediat profesorul de „românească”. Un om pe care îl cunoştea toată suflarea dăscălească din ţară pentru că fusese mulţi ani inspector general în Ministerul învăţământului, nu un inspector oarecare ci un mare îndrumător, o personalitate, care, trecând o dată printr-o şcoală, rămânea pentru totdeauna în amintirea elevilor şi profesorilor. „Nu poţi fi desăvârşit în profesia ta, în ştiinţa căreia i te consacri precum nu poţi fi desăvârşit nici ca educator dacă nu stăpâneşti la perfecţie limba românească — ne spunea în

religiozitatea lui pentru graiul nostru — deoarece nu-ţi poţi exprima limpede şi pe de-a întregul nici simţirea sufletului, nici tăria minţii”.

Prin 1953, foştii lui elevi dintr-o promoţie de la începutul acestui secol, s-au hotărât să aniverseze cincizeci de ani de la absolvire. Profesorul de „românească” le fusese diriginte şi era acum singurul supravieţuitor dintre dascălii lor. Orăşelul se pregătea aşadar de o serbare inedită. Se spălau trotuarele, se refăceau peluzele, se puneau flori proaspete în ferestre. Bătrânii păreau să fie cei mai emoţionaţi. Ei aveau să-i revadă pe liceenii de-acum 50 de ani, absolvenţii de-atunci, pe care mulţi şi-i aminteau pentru că oraşul era mic, liceul mare, iar numărul elevilor destul de redus. Acum, ei şi-au propus să se reîntâlnească, poate unii dintre ei nici nu se mai văzuseră de amar de vreme.

Au sosit în oraş într-o dimineaţă de vară. Au fost însoţiţi cu alai până la poarta străvechiului liceu care de vreo sută de ani domină spiritualitatea acestei aşezări. Foştii elevi au intrat emoţionaţi, doi câte doi, în clasa lor de altădată şi s-au aşezat în băncile care nu mai erau aceleaşi. Şeful clasei de la începutul secolului a rămas la pândă în uşa întredeschisă, ei toţi redeveniseră cu sinceritate adolescenţi şi retrăiau aievea viaţa de adolescenţi. Deodată, cel de la uşă s-a retras în clasă şi cu emoţie în glas s-a adresat colegilor: Ridicaţi-vă, vine profesorul!

Pe coridor păşea, cu catalogul îngălbenit sub braţ, un om încovoiat de ani, calm, îmbrăcat modest, cu acelaşi aer maiestuos, de om bun şi cu prestanţă. Era profesorul de „românească”, cum socotea el că e corect să se spună, fostul diriginte al clasei. În oraş, oamenii nici nu-i mai spuneau pe nume, decât simplu, aşa cum se învăţaseră de-o viaţă: *profesorul.* Şi cu toate că de-acum mai erau mulţi profesori aici, nu se făcea niciodată confuzie pentru că profesorul de „românească” era o personalitate unică, distinsă şi impunătoare, în faţa căruia, când trecea pe stradă, lumea se înclina respectuoasă. A intrat în clasă, şi

cu vocea lui puţin tremurătoare a spus: „Bună ziua, domnilor elevi. Vă rog să luaţi loc”. A început apoi să facă apelul. Mulţi lipseau, iar dintre ei unii nu mai erau. Unul dintre ei fusese constructor de avioane, printre primii din lume, şi s-a prăbuşit cu aparatul său prin 1913, undeva în apropiere de Câmpina, lăsându-şi numele satului său şi liceului în care învăţase. Altul fusese căpitan şi a murit în fruntea regimentului pe care îl comanda, la Mărăşeşti. Altul ajunsese general şi a murit douăzeci şi şase de ani mai târziu, la Turda, pentru eliberarea Transilvaniei. Altul plecase voluntar să apere republica spaniolă şi a fost înmormântat la Toledo.

După ce s-a terminat apelul, profesorul a spus: „Astăzi, prieteni, vom vorbi la limba românească, despre... Dar despre câte n-am putea vorbi acum, când aşteptăm să sune clopoţelul de sfârşitul orei”. Foştii elevi se ridicau pe rând şi se prezentau, spunând, nu fără sfiiciune, nu fără teama de-a părea lipsiţi de modestie, cum au reuşit în viaţă. Fostul şef al clasei era acum înalt demnitar de stat, alţii trei erau academicieni, doi erau ingineri constructori, doi generali în rezervă, unul scriitor cu renume. Vorbeau atenţi, cu glasul sugrumat de emoţie, cu grijă pentru exprimarea limpede şi elegantă aşa cum le pretindea profesorul. Îşi uitaseră rangul şi titlurile, erau iarăşi în faţa profesorului lor, cu acelaşi adânc respect. Elevii lui ajunseseră departe, îl depăşiseră cu mult, dar ei n-ar fi putut crede acest lucru, nu se simţeau cu nimic superiori în faţa celui care rămăsese acelaşi modest profesor de provincie, aureolat de măreţia şi nobleţea profesiei lui. Îi asculta atent. Dar rangurile şi titlurile lor nu-l impresionează ca ceva neaşteptat, pentru că profesorul îi cunoştea bine, ştia ce educaţie le-a dat, ştia cum i-a crescut şi nici nu se aştepta la altceva. Reuşita lor în viaţă a fost de pe atunci pregătită, cu sârguinţă şi pasiune, de pe atunci programată, cu încredere, cu certitudine. Doar câte o undă imperceptibila de mândrie străbătea obrajii brăzdaţi ai bătrânului profesor.

Despre această sărbătorire, la care participasem ca licean în ultima clasă, îşi mai amintesc mulţi oameni din acel orăşel transilvănean. Şi mai ales de profesor. Era demult pensionar, dar nu se putea despărţi de clasă, de elevi şi nici şcoala nu s-ar fi lipsit prea uşor de un astfel de dascăl. S-a întâmplat însă că un fost elev al său, mediocru, să ajungă inspector cu învăţământul şi l-a scos de la catedră. Profesorul nu s-a supărat prea mult, a întrebat doar dacă nu s-ar găsi un alt post de „românească" pe undeva şi i s-a oferit o catedră într-un sat din munţi, la vreo şaptezeci de kilometri de oraş. Se zice că profesorului i-au dat atunci lacrimile de bucurie. A plecat chiar în ziua aceea cu „mocăniţa" care transporta buşteni din codri şi către seară a ajuns în sat. N-a mai coborât de acolo. A murit în clasă, la catedră, vreo cinci ani mai târziu. Dar foştii lui elevi şi toţi cei care l-au cunoscut mai vorbesc şi astăzi despre el cu aceeaşi veneraţie. Şi dacă într-o bună zi, printr-o minune, ar reintra în clasa pe care a servit-o cu aleasă credinţă peste şaizeci de ani, un elev care ar pândi la uşă după ce clopoţelul va suna de intrare, ar spune simplu, netulburat şi cu tot respectul: „ridicaţi-vă, vine profesorul!".

Mi-am adus aminte de câţiva dintre cei care mi-au luminat copilăria şi tinereţea şi pe care n-am încetat niciodată de-a le socoti modele de urmat, suficiente pentru o viaţă, când l-am cunoscut pe inginerul Mircea Stan, şef de lot la staţiile de metrou „Eroilor" şi „Izvor". De ce, cunoscându-l pe acest tânăr frumos, înalt şi spătos, coborâtor din oierii Săliştei Sibiului — satul care a dat cei mai mulţi academicieni dintre satele ţării — l-am alăturat în decantările mele sufleteşti, în selecţiile de până acum, acelora în atotputernicia cărora am crezut şi cred fără clintire? Pentru că mi-a inspirat din prima clipă şi mi-a întărit din ce în ce mai mult convingerea că deopotrivă cu modelele de viaţă pe care mi le-am ales, acest tânăr constructor a adunat în el de la cine ştie cine şi de cine ştie când, atâta forţă, atâta echilibru şi atâta crez, încât nimic

nu i-ar putea sta în cale pentru a-şi pune voinţa în aplicare, pentru a duce la îndeplinire orice sarcină i s-ar da. Îl urmăresc dând dispoziţii oamenilor din subordine, repartizând fiecărui şef de echipă atribuţiile pentru o nouă zi de muncă, discutând cu superiorii, luând cuvântul în adunarea generală a oamenilor muncii din şantier, vorbind la telefon cu soţia şi, dincolo de timbrul plăcut, de vorba calmă şi cuvintele cu grijă aşezate în frază, dincolo de privirea ageră a ochilor negri, adumbriţi de sprâncenele prelung arcuite şi bogate, disting venind de undeva o tulburătoare asemănare de caracter cu eroii din amintirile mele.

Îmi trece prin minte ideea năstruşnică, exagerată, că dacă mâine ar fi îmbarcat pe o navă cosmică şi lansat în spaţiul interstelar s-ar descurca tot atât de bine ca un cosmonaut instruit pentru că în niciun fel nu-i pot asocia, acestui om, eşecul. Ar face el ceva cu mintea lui profundă şi iscoditoare, cu tenacitatea şi stăpânirea de sine, cu calmul şi încrederea lui, cu încăpăţânarea şi bunătatea lui sufletească, cu vastele lui cunoştinţe tehnice şi din toate domeniile şi ar afla funcţiile fiecărui buton de pe tabloul de comandă şi ar pune stăpânire pe navă înainte ca ea s-o apuce razna. Nu-mi imaginez o misiune pe care acest tânăr bărbat, dacă ar primi-o, să n-o ducă la bun sfârşit cu cea mai mare exactitate. Pentru că el este un om al şantierului, este constructor şi, în construcţii, pe şantiere, trebuie să le ştie pe toate şi să le poată face pe toate, corect şi la timp.

S-a născut la Medgidia, unde bunicii lui ajunseseră şi se opriseră cu turmele în tinereţea lor. E şi ardelean, dar şi dobrogean. A terminat facultatea de construcţii căi ferate, a lucrat la extinderea fabricii de ciment din oraşul natal, iar după un an şi jumătate a fost transferat la întreprinderea de construcţii căi ferate Bucureşti. Ca atâţia alţii din întreprinderea lor a fost trecut apoi, în 1975, la Metrou. Dar altul era visul lui. Un vis care a rămas neîmplinit: să participe la construcţia podurilor peste Dunăre, de la Borcea şi Cernavodă.

— Mă atrăgea lucrarea în sine — se destăinuie el — pentru că aşa ceva nu s-a mai făcut şi nu se va mai face decât, poate, peste sute de ani. Dar mă atrăgea deopotrivă şi un om, pe nume Nicolae Constantinescu, directorul grupului de şantiere, alături de care mi-ar fi fost atât de drag să lucrez. A lucra alături de un om de felul lui, alături de o capacitate profesională ca el, e o şansă rară. A munci şi a trăi alături de un om aparte, a avea ca şef un om cu atâtea însuşiri de conducător şi camarad ca inginerul Constantinescu echivalează în autoinstrucţia ta cu a călători pe cinci continente, sau a absolvi nu ştiu ce academie înaltă.

Staţia „Izvor” a fost construită de lotul condus de inginerul Mircea Stan, „de la zero la finisaje”, cum spunea el, iar staţia „Eroilor”, începând cu pereţii, până la finisaje. Sunt şi cele mai frumoase dintre toate staţiile, nu neapărat pentru că le-a construit Mircea Stan cu oamenii lui, deşi mâinile lor le-au dat strălucirea, ci în primul rând pentru că aici s-a prevăzut un finisaj mai inspirat, mai cu gust decât la celelalte.

Acum, amândouă staţiile sunt terminate, se spală cu detergenţi mozaicurile, se da un ultim luciu coloanelor placate cu marmură sau travertin. Va veni peste o zi sau două comisia de recepţie. Nu-l va întreba pe inginerul Mircea Stan câte nopţi n-a dormit în aceşti ani, petrecându-le pe şantier, nici ce necazuri a avut cu utilajele care se defectau adesea şi-l lăsau „în pană” când îi era lumea mai dragă, ori cu oamenii care, obosiţi peste măsură, îşi mai ieşeau din fire, nici despre infiltraţiile de apă şi inundaţii, ci despre calitatea şi exactitatea lucrărilor, despre estetica şi eleganţa finisajelor, despre cât a costat şi cât trebuia să coste lucrarea. La care, şeful lotului, inginerul Mircea Stan, va răspunde ca un constructor, ca un om exemplar, pe care nu mi l-aş putea imagina altfel decât ca om şi constructor exemplar.

Terminarea unei lucrări reprezintă în viaţa unui constructor un moment unic; o dulce şi adâncă relaxare îţi cuprinde trupul şi nervii, simţi cum te cufunzi parcă într-o baie caldă, demult dorită şi ai vrea să-ţi pui capul pe o pernă moale să te laşi furat de un somn prelung. După ce isprăveşti o treabă grea pe şantier, uiţi toate necazurile prin care ai trecut, ierţi pe toată lumea, se şterg din memorie zilele şi nopţile urâte când erai aproape de disperare şi ţi se pare că de la facerea lumii n-a fost decât bucurie, seninătate şi logică perfectă în toate. Astăzi am străpuns tronsonul din sectorul minier „Republica”, poate cel mai dificil la care am lucrat vreodată. Am fost deprins cu roca dură şi îndărătnică din munţi, dar aici am dat peste nisip înnoroiat, care încearcă să-ţi frângă voinţa, la fiecare pas. Inginerul Stătulescu m-a chemat şi m-a felicitat: „Bravo, meştere Gheorghe Niţă, deşi ai lucrat în adâncul pământului, ai fost la mare înălţime, aş zice, la înălţimea Lotrului sau a Ceahlăului, unde ţi-ai făcut ucenicia”.

Cu aceasta s-a terminat „felicitarea”. Când ajungi cu o asemenea lucrare la capătul drumului şi ştii că totul este perfect, că totul a ieşit aşa cum se cuvine, că ai făcut o treabă pentru sute de ani, te simţi ca un cocor care zboară peste întinderea oceanului, de cine ştie când; ar vrea să se aşeze, dar nu are unde şi tocmai când istovirea îi retează

aripile ajunge din urmă o corabie şi se odihneşte pe vârful catargului. Pentru ca, de aici, după ce îşi trage sufletul, să-şi reia din nou zborul către destinul lui. Spre deosebire de cocorii călători, care de-o veşnicie pendulează între cer şi pământ, între nord şi sud, între Delta Dunării şi Delta Nilului, ca un imperturbabil orologiu al anotimpurilor în univers, noi, constructorii, nu mai călcăm pe unde am trecut o dată, călătoriile noastre sunt de fiecare dată spre alte destinaţii, spre alte destine, pentru a da oamenilor şi locurilor rosturi noi, perspective noi.

Am părăsit meleagurile botoşenene în septembrie 1954, la terminarea ultimei vacanţe mari, după absolvirea şcolii medii tehnice de construcţii hidroenergetice din Piatra Neamţ. N-am ajuns însă, geografic vorbind, prea departe, pentru că, în chiar „pragul casei", şantierul hidrocentralei de pe Bistriţa era în plină desfăşurare. Am început să lucrez la *tunel-intrare,* la injecţii în subteran, făcându-mi adevărata ucenicie în profesia de miner. Au fost patru ani, — primii patru din viaţa de constructor, din viaţa de muncitor şi de bărbat care nu vor putea fi uitaţi nicicând. Pentru că aici mi s-au deschis ochii şi aripile spre lume, spre cunoaşterea oamenilor şi înţelegerea lor, spre cunoaşterea vieţii de şantier şi înţelegerea politică a timpurilor pe care le trăim. Dar, vorba înţeleaptă a bătrânilor: oricât ai trăi şi prin oricâte ai trece, nu vei şti mai multe despre viaţă decât despre moarte, pentru că viaţa mereu ţi se înfăţişează altfel, nicio dată nu-ţi arată de două ori aceeaşi faţă.

Deşi, aparent, repetăm operaţiuni identice, de săpare şi betonare a tunelurilor, niciuna nu se repetă; la fiecare pas înaintat în rocă ni se dezvăluie o surpriză pe care trebuie s-o acceptăm aşa cum e, la care trebuie să ne adaptăm, să învăţăm, să ne descurcăm şi să mergem mai departe. Adâncurile pământului sunt tot atât de tainice, tot atât de surprinzătoare când le pătrunzi, ca şi adâncurile sufletului omenesc.

Pentru constructori nu învăţarea meseriei, în sine, e cel

mai greu lucru, ci învăţarea modului în care să se descurce. Meserie trebuie să înveţi necontenit, deoarece, o lucrare nouă cere o înţelegere nouă, în sensul de-a şti să rezolvi problemele particulare, specifice, în funcţie de natura şi locul lucrării, care sunt irepetabile. În cei patru ani cât am lucrat pe Bistriţa, până la plecarea în armată, am dobândit proprietatea umana, aş zice, de-a suporta şi de-a mă adapta rapid şocurilor determinate de schimbarea şi varietatea aspectelor care îţi răsar în cale pe un mare şantier, m-am călit şi fortificat în ceea ce priveşte intervenţia neprevăzutului, în aşa fel ca nicio surpriză, nici prăbuşirea muntelui, să nu mă găsească descoperit, să nu mă clintească.

Noi, constructorii, trebuie să fim ca pietrele pe fundul albiei de râu; şi curgă, curgă apa pe deasupra noastră, apă tulbure şi învolburată, limpede sau spumegândă, noi nu ne clintim pentru că trebuie să fim temelia!

Au fost primăveri şi veri furtunoase în munţii Bistriţei, care ne răvăşeau colonia din barăci, au fost inundaţii care ne-au măturat lucrări de luni de zile, au fost ierni cu nămeţi care ne sufocau, dar am învăţat să rămânem calmi şi să judecăm în linişte, să ne adunăm şi să ne organizăm puterile pentru a reface totul, pentru a merge mai departe ca şi când nimic nu s-ar fi întâmplat. Pentru că, în virtute trebuie să fie constructorii cei mai tari. Şi dacă n-am fi, n-aş fi rezistat aproape douăzeci de ani în tovărăşia lor.

Când m-am întors din armată, în 1960, am revenit pe Bistriţa. Am lucrat de la data aceasta la Uzină, care încă nu se terminase, iar patru am mai târziu am coborât pe râu în jos pentru a construi microhidrocentrala „Vaduri”, apoi şi mai în jos, pe şantierul microhidrocentralei „Bacău”. Praguri de lumină pe râul de legendă. A urmat strămutarea pe Lotru, în 1966. Un an de zile am lucrat la baraj, împreună cu mulţi constructori cu care m-am reîntâlnit la Metrou. După aceea mi s-a dat în primire lotul „debuşare ramura-nord”. Am străpuns şi galeria aceasta şi am terminat cu lotul „Hoteagu”. De aici am plecat la

Balindru, alt punct de lucru în munţii Lotrului, unde am străpuns cu minerii din lotul meu alte două lungi galerii. Ne-am mutat apoi la „Voineşiţa-Nord ” pentru a întoarce un alt râu din drumul său, dirijându-l spre marele lac. Altă galerie, deci, pe care am terminat-o în 1975. Un an de zile am fost departe de patrie, cu dorul ei, în ţara prietenă Algeria. Împreună cu alţi constructori şi specialişti români, am construit barajul unui mare sistem de irigaţii. A fost o experienţă nouă, unică pentru noi. Am văzut şi am priceput mai bine ce înseamnă prietenia între popoare, ce înseamnă *politica partidului şi statului nostru* în lume, de câtă stimă şi preţuire, admiraţie şi aprobare se bucură această politică, pretutindeni. Pentru că barajul construit de noi, asistenţa de specialitate acordată de constructorii români, nu numai Algeriei, ci multor altor ţări în curs de dezvoltare, cooperarea economică cu toate statele lumii, sunt cele mai vii expresii ale politicii noastre de pace şi prietenie. Printre algerieni, alături de ei, oameni cu inima largă şi calda ca deşertul saharian pe care ei încearcă, şi fără îndoială că vor izbuti, să-l facă roditor, m-am simţit tot atât de bine, tot atât de acasă, ca pe şantierele de pe Bistriţa sau Lotru.

*

Am înălţat, într-adevăr, cu ani în urmă o construcţie de monumentalitate istorică, măsură a timpului şi puterii noastre de atunci, la care ne raportam ca la o izbândă de referinţă, ori de câte ori invocam noul nostru destin de constructori: „Bicazul” — piatra de început a unui lung şi tumultuos anotimp al edificărilor socialiste. Ca şi „Hunedoara”, ca şi „Bumbeşti-Livezeni”, marea hidrocentrală de pe Bistriţa a fost construită în cea mai mare parte de tineri care veneau pe şantier din toate părţile ţării, nu doar pentru a construi un baraj, o magistrală feroviară sau un combinat, ci pentru a se „construi” pe ei înşişi, pentru a învăţa o meserie, pentru a se clădi şi maturiza ca bărbaţi chemaţi să dureze o ţară nouă, într-o epocă nouă. Entuziasmul şi caldul patriotism,

optimismul şi romantismul lor revoluţionar trebuiau să suplinească deseori lipsa de experienţă şi tradiţie, de utilaje şi instalaţii moderne, să recupereze într-un timp cât mai scurt posibil marea restanţă în care se afla atunci economia noastră faţă de cerinţele şi nevoile ţării. Aproape zece ani s-a lucrat la prima noastră hidrocentrală, la barajul de oţel şi beton care avea să lege Ceahlăul de Munţii Stânişoarei, despicaţi de râul pe care s-au născut şi curg străvechi legende ale Moldovei. Bistriţa devenea astfel, prima grea încercare în domeniul construcţiilor hidroenergetice, primul examen trecut cu laude, prima universitate a muncii pe care o absolviseră mii de muncitori şi specialişti. Ei puteau, cu „diploma" Bistriţei în inimă şi conștiință, să înceapă cu mai mare curaj lucrări mult mai grele şi mai complexe. A urmat „Argeşul", de două ori mai mare, dar care s-a executat în jumătate din timpul necesar „Bicazului". Cei care îşi începuseră ucenicia pe Bistriţa erau aici instructori şi profesori, pentru noi şi noi promoţii de tineri care răspundeau irezistibilei chemări a şantierelor şi tentaţiei unei profesii a cărei nobleţe străluceşte de veacuri în albastrul Voroneţului, cu puterea cu care străluceşte în tot ce-am construit de trei decenii încoace.

De la o sută şaptezeci de mii de constructori, câţi avea ţara în deceniul cinci, s-a ajuns la peste trei sute de mii în deceniul şase şi la aproape opt sute de mii în prezent. Fiecare al şaptelea cetăţean activ al ţării lucrează în construcţii. Ei se impuneau treptat ca un detaşament de frunte al clasei muncitoare, cu o structură profesională variată, complexă. Puteau fi abordate acum fronturi de altă întindere, de fapt de întinderea ţării, pentru că nu rămăsese niciun judeţ, nicio localitate în care să nu poposească un grup de constructori pentru a ridica o casă, mii de case, o uzină, un pod, o termocentrală, o şcoală, un drum, o hidrocentrală, un spital, un stadion. Lor le revenea misiunea de a susţine şi materializa pe schele, în beton, oţel şi cărămidă, politica partidului de înnoire şi dezvoltare

a României. Şi nu oricum, ci într-un ritm dintre cele mai înalte din lume.

Dacă în primul cincinal 1951—1955, volumul investiţiilor era de 61,9 miliarde lei, în cincinalul 1976—1980 a ajuns la circa o mie de miliarde. O creştere de peste cincisprezece ori. Ce au lăsat în acest timp în urma lor constructorii? Aproximativ un milion cinci sute de mii de locuinţe, la oraşe, şi peste două milioane, la sate, care au făcut posibilă mutarea a doua treimi din populaţia ţării în case noi. Au lăsat în urma lor mii de fabrici şi uzine şi alte edificii pentru eternitate, de care are nevoie ţara. Tot ce e mai frumos în oraşele şi satele româneşti a fost durat de oamenii schelelor, după proiectele şi sub conducerea celui mai desăvârşit arhitect, partidul.

La Suceava, în Bucovina, aproape de mânăstirile care au făcut faima epocii Renaşterii pe pământul României, nu departe de marile combinate şi întreprinderi industriale se află o casă de cultură nouă, care se întrece, în perfecţiunea gândirii şi simţirii după care a fost concepută, cu străvechile case ţărăneşti de sub streaşina Obcinelor mari, în grinzile şi stâlpii cărora stau încrustate, în tăria stejarului, veacurile de poezie şi înţelepciune ale celor care au rostit întâia dată povestea Mioriţei. În Cartea de aur a acestui lăcaş de cultură, stă scrisă, alături de impresiile a mii de vizitatori, şi opinia unui preşedinte de stat din Occident: „Iată o operă de arhitectură dintre cele mai reprezentative pentru arta modernă din Europa”, scria el spre cinstea arhitecţilor şi constructorilor care au făcut-o. În cealaltă extremitate, jos la Dunăre, la „Porţile de Fier”, am aşezat în calea apelor cea mai mare hidrocentrală de pe râurile continentului. Pe Trotuş, constructorii au zidit un oraş al chimiştilor de primă mărime, în viziunea îndrăzneaţă a viitorului. În Dobrogea, pe litoralul Mării Negre, „palatele de mărgean” ale împăraţilor mării din basmele românilor au fost scoase la soarele ce dogoreşte plajele. În munţii Lotrului, constructorii s-au întrecut pe ei înşişi în pricepere, curaj şi

tenacitate. Hidrocentrala construită aci îşi desfăşoară întinderea instalațiilor sale pe nu mai puţin de trei la sută din suprafaţa ţării. Apele a sute de râuri sunt forţate să curgă în sus, spre marele lac de acumulare, curat ca seninătatea cerului cu care se învecinează.

După atâtea probe ale desăvârşirii măiestriei lor, constructorii români — muncitori, ingineri, arhitecţi — nu puteau să nu atragă atenţia lumii. Ei au fost invitaţi să proiecteze şi să construiască departe, peste hotare, de la simple blocuri de locuinţe, fabrici şi uzine, complexe hoteliere şi comerciale, până la palate guvernamentale, şcoli şi spitale, edificii culturale sau sisteme de irigaţii. Volumul lucrărilor contractate a crescut de la un an la altul, devenind necesară înfiinţarea în 1969, a întreprinderii ARCOM, specializată în construcţii pestre graniţa ţării. De atunci şi până în prezent, cifra sa de afaceri a crescut de peste douăzeci de ori.

Chiar la începutul activităţii sale, ARCOM a construit un mare complex hotelier, numit „România”, în Republica Socialistă Cehoslovacă. Tot în această ţară a construit o termocentrală care aprovizionează Praga cu energie şi căldură. Un mare volum de lucrări s-au realizat în R.F.G.: hoteluri, locuinţe, săli de sport, clădiri pentru birouri, mari garaje, spitale, obiective industriale etc. Între cele mai impunătoare, hotelul de lux „Travemünde”, la Marea Baltică, cu patruzeci şi două de nivele, una dintre cele mai înalte construcţii din această ţară. O excelentă carte de vizită a constructorilor români, după propria apreciere a beneficiarilor germani, este Staţiunea turistică internaţională de la Waissenhauschstrand cu patru mii de locuri şi cu toate dotările necesare. De adăugat apoi la acestea, spitalul de la Friedrichshafen, care avea să devină spital-etalon pentru toate celelalte din R.F.G. În categoria lucrărilor de excepţie se încadrează şi sălile de sport tip „Binder”, unde constructorii noştri au aplicat o concepţie nouă, autentică premieră mondială, în construcţia cupolelor.

În afara Cehoslovaciei şi R.F.G., am mai construit în Austria şi Franţa, în Siria, Irak, Iran, Pakistan, Libia, Egipt, Sudan, Iordania. În Libia, de pildă, am ridicat câteva mii de apartamente în vile şi blocuri, o clădire pentru sediul firmei „Naţional Hausing Corporation", alte două clădiri pentru sediul Băncii industriale a Libiei — cea mai înaltă clădire din această ţară — şcoli, teatre, cinematografe, săli de sport, stadioane, sisteme de irigaţii, drumuri, poduri. Constructorii români susţin astfel, în spiritul nostru internaţionalist, amplul proces de dezvoltare economică şi socială a
Libiei, a celorlalte ţări arabe, a altor state în curs de dezvoltare. În Siria am făcut, printre altele, marea rafinărie de la Banyas şi o fabrică de ciment. În Irak am realizat o fabrică de ciment la Um-Qasr, în zona golfului Persic, lucrare de mare dificultate din cauza terenului mlăştinos şi nisipos şi pe care toate companiile străine au evitat-o. În Sudan, după proiectul constructorilor români şi cu asistenţa tehnică a specialiştilor noştri s-a construit elegantul palat al Parlamentului. În Iordania acordam asistenţa tehnica la construcţia rafinăriei de la Zak-Ra. Specialiştii noştri au mai acordat şi acordă asistenţă tehnică, cu utilaje româneşti (cofraje glisante, distinse cu medalia de aur la o importantă expoziţie internaţională), în construcţia unor silozuri de cereale din Venezuela şi Iordania, coşuri industriale în Vietnam, la construcţia unor rafinării în India şi Pakistan, a unor fabrici de îngrăşăminte chimice în Turcia şi Egipt.
După studiile arhitecţilor şi inginerilor români, se execută sistematizarea centrului capitalei statului Zair şi a capitalei R. P. Congo. În Mongolia am construit un mare şi modern circ de stat. Putem spune, aşadar, că am construit şi construim, în continuare, pe toate continentele şi întreaga varietate de construcţii civile şi industriale, ceea ce-i impune pe constructorii şi specialiştii români între cei mai apreciaţi din lume, iar firma ARCOM între cele mai solicitate. Ea a fost deja distinsă cu câteva premii

internaţionale deosebit de râvnite.

Deţinem „Premiul internaţional de promovare şi prestigiu de la Geneva”, „Trofeul pentru calitate”, „Trofeul internaţional pentru export” acordate de Societatea Editorial Office din Madrid. Pentru acordarea lor, membrii juriilor de selecţie s-au deplasat în ţările unde au construit toate firmele străine aflate în competiţie, au văzut fiecare lucrare în parte, au discutat cu beneficiarii, pentru a ajunge la o departajare cât mai obiectivă.

Fără îndoială, însă, că cea mai de preţ rămâne recunoştinţa ţărilor şi oamenilor cărora le sunt destinate toate aceste construcţii, recunoştinţa şi admiraţia fiecăruia dintre noi pentru marile bogăţii şi frumuseţi pe care constructorii noştri le adaugă în fiecare zi în jurul nostru, pentru noi şi pentru viitor.

Indiscutabil însă că marea arie de desfăşurare a activităţii acestui puternic detaşament al clasei noastre muncitoare rămâne ţara, de la un capăt la altul, deoarece ea va mai fi mulţi ani de-aici înainte, în întregul său, un uriaş şantier. Numai în cincinalul 1976—1980, în care s-a realizat şi primul tronson al metroului, constructorii vor da oraşelor şi satelor mai bine de un milion de noi apartamente şi peste două mii şapte sute de noi obiective industriale şi agro-zootehnice mai importante, care în bună parte au şi fost finalizate. Reperele de primă mărime, în care se vor regăsi înalta măiestrie şi îndrăzneala constructorilor români în actualul cincinal şi cel care urmează, Canalul Dunăre-Marea Neagră, Metroul, Porţile de Fier 2 şi Complexul hidroenergetic şi de navigaţie Tr. Măgurele-Nicopole, în colaborare cu constructorii iugoslavi şi cu cei bulgari, hidrocentralele de pe Râu Mare şi Sebeş şi multe altele, se vor adăuga marilor noastre înfăptuiri ca tot atâtea trepte spre civilizaţia socialistă. Iar pentru cei care le edifică, pentru ei, constructorii, vor rămâne, fără îndoială, argumente de mândrie, îndeajuns pentru o viaţă.

*

— Revenind în ţară, după terminarea lucrărilor în Algeria, am fost trimis să schimbăm cursul râului Buzău pentru alimentarea lacului *„Siriu”.* I-am săpat o albie nouă pe sub pământ. Şi din nou în munţi, pe valea Sebeşului, pentru tăierea galeriei de la captarea *Tău.* Am terminat-o într-un timp record. Dar fiindcă veni vorba de recorduri, mă întorc cu gândul în urmă, în 1974. Era la sfârşitul lui februarie. Venise pe şantier fostul director general al ICH, acum ministru adjunct, pe care îl iubeam toţi constructorii ca pe cel mai bun prieten şi tovarăş, şi ne-a întrebat:

„Aţi putea termina într-o lună galeria Voineşiţa-Uria? Ar fi formidabil”.

Şeful de brigadă Dumitru Tomescu, cel mai bun om pe care îl aveam în lot şi cu care lucrez şi astăzi aici pe şantierul metroului, sufletist cum este, nu stă mult pe gânduri şi răspunde afirmativ. Poate nici nu şi-a făcut vreun calcul în minte, a răspuns mai mult cu inima decât cu raţiunea. Oricum, niciodată până atunci nu mai săpasem într-o lună atâţia metri de galerie.

„De ce aveţi nevoie?” — ne-a întrebat ministrul.

De data aceasta, am numit eu toate utilajele şi materialele care ne sunt necesare pentru o astfel de ispravă. În câteva zile, tot ce cerusem se afla la gura galeriei. Am început pe întâi martie, când zăpezile de pe pantele abrupte, pe care le urcam târându-ne pe funii, începuseră să coboare în vale, mânate de razele începutului de primăvara. Pe 30 martie eram gata şi băteam toate recordurile de înaintare în subteran de până atunci. Eroii adevăraţi erau minerii din brigada lui Dumitru Tomescu. Maistrul ne aştepta la ieşire, pe partea cealaltă a muntelui. Venise fără să întrebe în ce stadiu suntem, fără să ne anunţe, ca la o întâlnire dinainte stabilită, dinainte ştiută. Nici el, nici noi nu ne îndoiam ca vom fi punctuali. Ne-am îmbrăţişat ca nişte copii care se bucurau fără reţinere pentru o ispravă nemaipomenită.

— *„Câţi kilometri de galerie ai săpat până astăzi cu minerii dumitale, meştere Gheorghe Niţă”,* m-a întrebat

ministrul.

Am stat şi am socotit anii şi kilometrii străbătuţi pe sub pământ.

— *„Vreo douăzeci de kilometri, tovarăşe ministru*” — i-am răspuns eu.

Atunci mi-am dat seama că, de când sunt constructor, m-am „plimbat” şi am trăit mai mult pe sub munţii şi pe sub şesurile ţării.

Pe 17 iunie 1977 am fost transferat, cu „scandal”, la metrou. Cu scandal, zic, pentru că cei de-aici voiau să mă ia, pe când cei de pe Valea Sebeşului nu voiau să mă dea. Sunt confruntări obişnuite în asemenea situaţii. Înmulţindu-se de pe un an pe altul, şantierele ţării duc o permanentă lipsă de constructori şi mai ales de oameni cu experienţă.

Când am văzut cum e treaba pe şantierul metroului, am zis: *„Aici n-am ce face, pentru că toate sunt puse la punct ca la carte”.* Într-adevăr, am găsit condiţii dintre cele mai bune, adică o organizare exemplară.

Dificultatea cea mare a fost aici, la început, lipsa bolţarilor care ne încetinea ritmul de lucru. De ce lipseau aceşti bolţari? Pentru că proiectanţii prevăzuseră ca noi, minerii, vom înainta în subteran cu o anumită viteză pe zi, adică cu viteza care se realizase înainte de venirea noastră. După două-trei luni, însă, lotul de lucrări subterane, condus de inginerul Ion Stătulescu, înainta cu o viteză de patru ori mai mare decât cea prevăzută. Muncitori şi specialişti de la întreprinderea *„Progresul”,* unde se fac bolţarii, s-au văzut nevoiţi să confecţioneze, pe lângă tiparele pe care le aveau, multe altele, până ce au reuşit să ne aprovizioneze cu întreaga cantitate de bolţari de care aveam nevoie. De ce au greşit proiectanţii în prevederile lor? Pentru că ştiau că utilajul nu poate merge cu viteză mai mare. Dar nu el ne conducea pe noi, ci noi îl conduceam pe el. Dacă la început, un inel se monta în trei-patru ore, după câştigarea experienţei în mânuirea tehnicii de aici, timpul de montare a unui inel s-a redus la...

patruzeci şi cinci de minute. La început aveam cincizeci de oameni pe un schimb, care făceau două inele în 24 de ore. Acum avem treizeci şi doi de oameni pe schimb, care fac patru-cinci inele în 24 de ore. De aceea spun că, dincolo de meseria în sine, constructorul adevărat trebuie să înveţe, trebuie să ştie să se adapteze la condiţii, să inoveze, să improvizeze, să creeze continuu, pentru că altfel stagnează. *Să înveţi să gândeşti repede şi bine*, aceasta este totul. Restul vine de la sine. În mâinile unui constructor care gândeşte sănătos şi cu pasiune pentru munca sa, orice utilaj începe să producă mai mult, să lucreze mai bine şi mai spornic. Noi n-am mai văzut *scut* până aici, n-am mai lucrat cu aşa ceva. Dar ştiam că trebuie să ni se supună voinţei de-a funcţiona perfect, ştiam că organizarea lucrului cu el în subteran poate fi îmbunătăţită, că viteza de înaintare trebuie să crească. Şi până la urmă, a fost cum am vrut noi. Aveam să ne doborâm, de la o lună la alta, propriile recorduri.

Când mă gândesc la cei cu care lucrez, nu mă mai miră niciun record şi pe nimeni nu l-ar mira dacă i-ar cunoaşte pe aceşti oameni pentru care e greu să găsesc lauda care să le măsoare cu adevărat marea vrednicie şi omenie. Iată-l, de pildă, pe Gheorghe Cernea, un băiat tânăr, pe care l-am găsit aici pe şantier. Lucrează la injecţii, dar face orice i-aş da de făcut. E, poate, cel mai teribil dintre tinerii din formaţie, pentru că nu se dă niciodată bătut, nu spune niciodată „nu se poate” sau „să văd”, „dacă pot”, el „poate” totdeauna, găseşte o mie de soluţii pentru a urni o treabă din loc. Nu trebuie să stai lângă el, nu trebuie să-l urmăreşti şi să-l controlezi tot timpul, el îţi inspiră nădejdea şi ţi-o confirmă în orice condiţii şi fără greş. Nu i-aş dori fiului meu decât să-i semene, ca tărie şi frumuseţe de caracter, acestui formidabil băiat.

Vorbesc despre Cernea pentru că el n-a venit cu noi, l-am găsit aici. E şi între cei mai tineri. Altfel s-ar cuveni să-l amintesc întâi de toate pe inginerul Ioan Gogu, şeful sectorului, poate cel mai încercat miner de pe şantier. Are

şcoala minelor de fier din Ghelar şi a minelor de cărbune din Filipeştii de Pădure, dar şi a şantierelor hidrotehnice de pe Argeş; a condus construcţia uzinei de la Căpăţâneni, dar şi construcţia tunelului de pe „Transfăgărăşan”. Are, mai precis de toate, însă, ştiinţa şi experienţa de-a lucra cu oamenii, de-a se şti face iubit şi ascultat. La fel, aş putea să vorbesc despre inginerul Nicolae Gogoncea, şeful staţiei „Republica”, cel care a condus construcţia a sute de kilometri de cale ferata în ţară, care a executat aici, ca şef de şantier, toate lucrările din zona „Dâmboviţa” — „Timpuri Noi”, inclusiv staţia, sau despre inginerul Romeo Repea, debutant pe şantierul metroului, sau despre dulgherul şef de brigadă Ion Belu şi atâţia alţii a căror viaţă şi personalitate ar putea sta oricând ca pildă de eroism muncitoresc.

Dar pe măsura lor sunt majoritatea dintre oamenii lotului nostru, altfel nici n-ar mai fi în lot pentru că şantierul triază cum nu se poate mai bine caracterele. În primul rând, se ştie, cei răi nu rezistă în condiţiile de muncă şi de viaţă de pe şantiere. Ori se transformă după modelul celor buni, ori dispar. Timp de zece ani, din cei o sută douăzeci de oameni din lotul nostru, n-au plecat decât şase. Nicăieri nu se cultivă şi nu se formează atât de puternic ca pe şantiere acea trăsătură de caracter care este *apropierea* şi *solidaritatea* dintre oameni. În munţi, fiecare bucăţică de pâine o împărţeam între noi, pentru că de multe ori drumurile se înzăpezeau şi nu puteam fi aprovizionaţi şi deseori nici elicopterele nu puteau ajunge până la noi. Bucuriile şi necazurile unuia sunt ale tuturor, pentru că nimeni nu ştie mai bine decât constructorii că toţi depind de unul şi unul depinde de toţi.

Pentru mine, Gheorghe Niţă, şantierele ţării au fost casa mea, viaţa mea cea adevărată, pământul, vatra, iar cerul — acoperişul casei mele. Pe soţia mea am cunoscut-o pe şantierul de la Bicaz, unde lucra ca tehnician. Ne-am căsătorit în urmă cu mai bine de douăzeci de ani şi nu ne-am despărţit nici măcar o zi pentru că în tot acest timp am

lucrat împreună, am împărţit împreună pâinea, şi dulce şi amară a şantierelor. Şi dulce, şi amară — deoarece nu poţi conta niciodată numai pe bucurii, aşa cum nu poţi conta numai pe înfrângeri. Am contat însă de fiecare dată pe noi înşine şi pe tăria colectivului nostru.

Pe Bistriţa ni s-a născut fetiţa, iar pe Lotru ni s-a născut băiatul. Copilăria lor a fost înseninată de scăldatul, vara, în apele reci şi repezi de munte, de rătăcirea şi jocul prin codrii deşi şi adânci din preajma coloniilor, de priveliştea zborului vulturilor pe deasupra crestelor, de vitezele ameţitoare ale săniuţelor, iarna, pe pârtiile lungi, de poveştile auzite seara la focurile înalte de tabără, despre faptele reale şi temerare ale constructorilor. Fire mai poetică, băiatul, Valentin, acum elev la liceul de matematică şi fizică „Mihai
Viteazul” din Capitală, îmi spune: „Când mă gândesc la munţii Lotrului sau la munţii Sebeşului pe care am hoinărit, simt în nări tăria şi puritatea ozonului şi mirosul de răşină al pădurilor de brazi”.

la a doua chemare

Plouă în Bucureşti, ploaie mocănească de toamnă, ploaie înceată şi rece care te pătrunde până la oase. Mă aflu împreună cu generalul locotenent Petre Constantinescu — directorul întreprinderii „Metroul” Bucureşti, pe şantierul staţiei „Uzina Republica”. Oamenii pe stradă se grăbesc, ascunşi sub umbrele, la treburile lor. Numai constructorii, jos, în uriaşa despicătură săpată de excavatoare, în care împletesc corzile de oţel şi peste care toarnă betonul

viitoarei staţii, sunt nepăsători la starea vremii, lucrând de nimic tulburaţi. Directorul îi salută, îi strigă pe nume, îi cunoaşte personal pe cei mai mulţi dintre ei, fac glume. Nu-i întreabă de plan, nici de realizări, el ştie că oamenii îşi cunosc datoria şi şi-o fac cu prisosinţa, n-are rost să-i sâcâi toată ziua: „Cât aţi făcut?” „De ce n-aţi făcut mai mult?”, „De ce aşa şi nu altfel?” etcetera.

Cunoaşte bine psihologia oamenilor, ştie să-i respecte şi să se facă respectat prin apropierea de ei şi prin înţelegerea necazurilor şi bucuriilor lor.

Îi ia la rost pe şefii loturilor pentru ceea ce directorului i se pare a fi neorânduială.

— Ce-i cu bălţile astea pe căile de acces? O să cădeţi careva într-una din ele şi o să vă înecaţi.

— Dacă plouă sunt şi bălţi, încearcă o scuză cel ironizat.

— Uite, Gogule, se supără puţin directorul pe prietenul său, acum este ora trei. Prevăd că peste două ore va înceta ploaia. Aşa că, la ora cinci mă întorc să văd dacă bălţile astea au dispărut sau nu...

Inginerul Gogu l-a înţeles corect. Previziunea „meteorologică” n-a fost prea exactă. Ploaia n-a stat, însă bălţile au dispărut sub câteva maşini de pietriş.

Ne îndreptăm spre mica colonie a constructorilor. Câteva barăci supraetajate, construite din panouri pe platforme de beton, cu canalizare, apă curentă, căldură.

Intrăm într-una din ele. Batem la o uşă. Ne deschide o tânără femeie. Se vede că am deranjat-o de la bucătărie.

— Ştiu cine sunteţi, îi spune ea. Nu v-am mai văzut până acum, dar ştiu că sunteţi tovarăşul director.

— De unde ştiţi?

— Mi-a spus soţul că directorul nostru e un general frumos.

— M-aţi făcut fericit până voi ieşi la pensie. Dar, spuneţi-mi, cum o duceţi? Cum vă descurcaţi?

— N-avem de ce ne plânge. Câştigăm bine.

— Cât?

— Destul!

— Înţeleg, dar cât? Cât aţi luat în mână, amândoi, luna trecută?

— Păi, vreo şapte mii.

În altă baracă, o femeie are necazuri cu gălăgia.

— Dau unii radiourile foarte tare şi nu-şi pot face copiii lecţiile, nu ne putem odihni.

De faţă e şi administratorul. Petre Constantinescu îi întoarce o privire care exprimă nemulţumirea. Gălăgia nu-i un lucru neînsemnat. Oamenii lucrează în schimburi diferite, dorm la ore diferite şi liniştea lor trebuie respectată, îi dă un termen până la care să reactiveze comitetul de bloc, să-l întrunească, să angajeze o discuţie cu locatarii şi să-l informeze dacă se ridică şi alte probleme.

— Dacă ar fi să vă povestiţi viaţa, îl întreb într-un răgaz, cu ce aţi începe?

— Ştiu eu? Poate cu copilăria.

— Vreţi să încercaţi?

— De ce nu? M-am născut la 1 septembrie 1919 la Târgovişte. Tata arhivar, mama casnică. Familie grea, cu mulţi copii...

— Staţi, vă rog. Nu aşa, milităreşte. Despre copilărie se poate vorbi mai romantic.

— Romantic? Fie şi aşa. Privind în urmă, multe momente ţi se par romantice şi trezesc nostalgia. Din copilărie, mai ales, uiţi deseori tot ce-a fost greu şi-ţi aminteşti şi uneori retrăieşti în gând numai ceea ce a fost frumos. Cum zic, tata era arhivar cu un salariu de mizerie. Mama nu putea lucra, pentru că eram nouă fraţi care aveam nevoie de prezenţa ei permanentă, acasă. Aşa că nu-i greu de imaginat în ce lipsuri am crescut. Trec peste ele, deoarece nu-mi place să mi le amintesc. Trebuie să spun, însă, că marea noastră şansă, a celor nouă fraţi — între care patru băieţi — au fost părinţii care au ştiut să ne crească şi să ne înveţe ce e munca şi ce e modestia. Fiecare dintre noi, copiii, oricât de mici eram, aveam îndatoriri precise în familie. Tata era o fire aspră şi nu îngăduia ca vreunul

dintre noi să nu-şi facă puţinul său, la timp şi atât cât putem de corect. Era de ajuns, când trăgeam chiulul, să se uite într-un anumit fel la noi şi ne venea să intrăm în pământ de ruşine. Poate, dacă ne răsfăţa, nu l-am fi iubit atât cât l-am iubit şi admirat mai târziu, cu toţii. Mama era bunătatea de pe lume, simţeam că o doare când trebuia să ne certe pentru năzdrăvăniile noastre, dar a ştiut să ne cultive respectul pentru oameni, pentru munca lor, gustul pentru frumos, pentru literatură şi poezie. De la ea trebuie să i se fi tras unui frate pasiunea de poet, pe care însă n-a desăvârşit-o niciodată. Eram o familie unită, în care domnea armonia. Părinţii se iubeau mult. Mi-l amintesc pe tata, cu câtă tandreţe lua mâna mamei într-ale lui, seara, când terminau de cinat şi mai întârziam în jurul mesei sau pe lângă sobă, înainte de culcare, şi-i vorbea cu blândeţe şi afecţiune despre ce credea el că va trebui să ajungem fiecare în viaţă. Tata zâmbea rar, dar vedeam şi simţeam cât de fericit era în ambianţa familiei. Duminica şi de sărbători, bucuria noastră nu mai cunoştea margini. Plecam toţi unsprezece în parcul din Târgovişte unde ascultam fanfara militară sau la iarbă verde la marginea oraşului, unde noi, copiii, ne zbenguiam până seara bătând mingea desculţi, ori săream „capra”. Mama desfăcea la prânz plăcinte cu brânză sau alte bunătăţi din ştergare albe, asupra cărora ne aruncam cu poftă de lup. Ne întorceam acasă seara, istoviţi de alergături, însă plini de bună dispoziţie. Fără îndoială că de atunci începusem să iubesc foarte mult viaţa. Dar toate aveau un sfârşit. Am crescut parcă prea repede şi în toamna anului 1931 am intrat în clasa întâi la liceul „Ienăchiţă Văcărescu”, pe care l-am terminat în 1939. În lume mirosea a război. De facultate nu putea fi vorba la condiţiile noastre materiale. Trebuia să urmezi destinul celor trei fraţi mai mari care deveniseră ofiţeri artilerişti. Aşa că, în 1940, am intrat la şcoala de ofiţeri. În 1942 am terminat-o şi am fost trimis imediat pe front.

— Prevăd că se termină cu romantismul. Să mai zăbovim

puţin, pentru că aţi trecut prea repede peste anii de liceu, de adolescenţă, când, desigur, v-aţi format şi definit caracterul!

— Se poate spune şi aşa. După părerea mea, însă, caracterul se modelează, se schimbă şi după această perioadă. Războiul trebuie să-mi fi modificat mult unele trăsături de caracter.

— Văd că reveniţi la război. Spuneţi-mi, mai bine, ce vă pasiona mai mult în liceu?

— Dintre disciplinele de învăţământ, matematica şi istoria, iar ca sport, fotbalul. Şi astăzi unii bătrâni din Târgovişte, care mă ştiu de atunci, îmi mai zic Gajai, poreclă care mi se dăduse în şcoală după numele unui portar francez al timpului şi cu care colegii mă asemănau. Apăram cu destulă străşnicie poarta echipei liceului nostru. Am multe amintiri frumoase din „viaţa” de fotbalist. Să ştiţi însă că tata avea părerea lui despre fotbal şi fotbalişti: să nu-i vadă în ochi. El venea de la ţară, din satul Viforiţa, avea trei clase de liceu, ceea ce era mult pentru vremea respectivă. Se socotea un om instruit şi n-aş zice că nu era. Dar fotbalul îl supăra rău de tot, fiindcă ducea la ruperea încălţămintei. Şi ăsta nu era un motiv de neglijat. Eu şi fraţii mei încălţam bocancii o dată cu căderea zăpezii. Până atunci, puteam umbla şi desculţi. Cu toate acestea, eram de doi ani portarul echipei de fotbal a liceului, fără ca tata să ştie. Era singurul adevăr pe care i l-am ascuns vreodată.

S-a întâmplat însă că aveam un vecin birjar, pe nume Leontescu, care ştia, fireşte, toate bârfele târgului. Tata obişnuia ca sâmbătă seara să-l ia pe Leontescu cu birja la cârciuma lui „Degeratu” unde se cinsteau cu câte o ţuică, apoi veneau acasă. Şi iată că într-o astfel de ocazie birjarul, prietenul nostru, îi suflă tatei: „Ştii că ăla micu’ bate mingea? Dacă vrei să-l vezi, poţi veni mâine la stadion”. Era duminică, zi de campionat. Urma să jucăm cu liceul din Ploieşti, cu care eram într-o veche şi veşnică rivalitate. Echipa ploieşteană a câştigat întotdeauna la noi.

Eram hotărâţi să-i stopăm. Eu nu aveam niciodată toate cărţile de şcoală şi trebuia să merg pe la alţi colegi pentru a învăţa cu ei. Acesta îmi era paravanul după care îmi ascundeam aventura fotbalistică. Aşa am procedat şi în duminica aceea. Tata a spus: „Bine, du-te şi învaţă”. N-am bănuit că aflase ceva. Am zbughit-o direct la stadion. Eram doar portarul titular al echipei. Meciul a început. În minutul 20, un coechipier face henţ în careul mic. Se dictează unsprezece metri. Pe stadion se face linişte. Ploieşteanul trage. Dar „Gajai” apără. Adică eu, Constantinescu, băiatul cel mic al tatii. Când am plonjat însă, m-am lovit la cap. Lumea aplauda dar eu aveam parcă o piatra de moară pe mine. Când m-am ridicat, l-am văzut pe tata în spatele porţii, rezemat în baston. „Gajai” a înlemnit. Mi-a spus doar atât: „Vorbim noi când vii acasă” şi a plecat. Nu era el omul să se dea în spectacol. Am rămas mai departe în teren. Am câştigat meciul acela, toţi se bucurau şi mă felicitau, însă eu eram copleşit de tristeţe. Nu-mi era frică de pedeapsă, dar îl iubeam mult pe tata şi mă durea faptul că l-am necăjit. Am mers acasă. Tata şi-a amânat pedeapsa şi nu mi-a mai amintit niciodată de ea. Mi-a spus doar atât: „Învaţă, că n-ai decât două posibilităţi: ori armata, unde ai pâinea şi hainele asigurate, ori cizmăria. Maidanul nu-i o meserie”. Şi câtă dreptate avea!

— Ce amintiri aveţi de pe front?

— Mai multe urme de schije în trup. Am fost rănit, dar am supravieţuit. Am căzut prizonier, iar în lagăr m-am îmbolnăvit de tifos exantematic. N-am murit pentru că eram călit de mic şi rezistent la boli. În Tatra am stat zile şi nopţi în nămeţi, sub mitralierele fasciştilor, dar am trecut şi peste aceasta datorită aceleiaşi rezistenţe pe care am dobândit-o prin îmbrăcămintea sumară în copilărie, vara şi iarna, prin sport şi prin instrucţia din şcoala militară. Cea mai mare durere pe care am suferit-o în timpul războiului avea să vină tot de acasă. În 1943, tata murea zdrobit nu atât de boală, cât de durerea că toţi cei

patru fii ai săi, ofiţeri de artilerie, eram daţi dispăruţi. Ce-o fi fost în inima bietului om care se sfârşea chinuit de gândul că îşi pierduse tot ce avusese mai drag pe lume? Am aflat de moartea lui, târziu, la Hron, în Cehoslovacia. Când am terminat şcoala de ofiţeri şi am luat prima soldă, i-am dat tatei jumătate din cât primisem. Eram foarte mândru şi fericit. Nu s-a atins însă niciodată de aceşti bani. I-am găsit, după război, aranjaţi frumos între scoarţele unui carnet al său. Acesta a fost admirabilul meu părinte.

— Să revenim la metrou. Ce este el?

— Nimic mai simplu: un tren electric care circula printr-un tunel subteran, legând între ele diverse puncte vitale ale Capitalei.

— Tovarăşe general, îl întrerup, în timpul construcţiei am auzit tot felul de zvonuri descurajante la adresa temerarilor care au dat Bucureştiului această operă splendidă a ingeniozităţii lor. Ba că s-au surpat malurile şi au îngropat oameni de vii, ba că a pătruns apa prin pereţi şi a inundat lucrarea, şi câte şi mai câte. Să nu râdeţi, dar mi-a ajuns la urechi chiar şi părerea, greu de calificat, că metroului i s-ar fi datorat însuşi... cutremurul.

— Le-am auzit şi noi, ne-am întristat, dar ne-am văzut de-ale noastre. E bine să se ştie însă că n-am avut niciun accident colectiv, pentru că ele au fost prevenite printr-o organizare şi disciplină cu care ne mândrim, nicio surpare importantă, nicio avarie de proporţii.

— Un maistru îmi spunea că, la început, când nu eraţi obişnuit cu şantierul, dumneavoastră „făceaţi caz” chiar şi de o zgârietură pe care ar fi suferit-o un muncitor, dar ca aţi lăsat-o mai „moale” când aţi văzut că este imposibil să eviţi cu totul micile accidente pe un şantier.

— Acel maistru să nu-şi facă o socoteală greşită. Nu numai că n-am lăsat-o „mai moale”, cum zice el, dar am devenit şi mai sever în această privinţă şi mai tare în convingerea că pot fi evitate chiar şi accidentele uşoare, dacă maiştrii, şefii de loturi, şefii de echipă îşi instruiesc

bine oamenii, îi organizează bine şi asigură ordinea cuvenită în zona de lucru.

— Prin ce premiere mondiale se remarcă metropolitanul bucureştean?

— Majoritatea celorlalte s-au construit cu ajutorul specialiştilor străini. Noi ne-am descurcat singuri, cum am putut, uneori bâjbâind, alteori greşind, dar învăţând „din mers" şi, în cele din urmă, izbutind întru totul. Nicăieri nu s-a lucrat într-un teren atât de greu — nisip şi apă — ca cel în care am lucrat şi lucrăm noi, dar nici într-un asemenea ritm: în mai puţin de patru ani, timp în care am fost serios perturbaţi de cutremurul din martie 1977, am dat în exploatare aproape zece kilometri de linie de metrou.

*

N-am avut ramuri industriale la nivel mondial, ne situam la începutul construcţiei socialiste printre ţările sortite parcă să rămână pentru totdeauna generoase furnizoare de materii prime şi nimic mai mult. Politica Partidului Comunist Român de industrializare socialistă, elaborată imediat după eliberare, cădea ca sămânţa bună într-un pământ al făgăduinţei şi n-a întârziat să rodească, viguros şi îmbelşugat, spre admiraţia lumii. În numai trei decenii, România pătrundea în conştiinţa popoarelor ca ţara cu cel mai înalt ritm de dezvoltare economică şi socială, animată, prin politica sa, de cele mai înălţătoare idealuri de pace, independenţa, colaborare şi dreptate pentru toţi oamenii, pentru toate naţiunile globului. N-am putut construi tractoare, am început această industrie când alţii aveau un avans de cincizeci de ani, dar astăzi suntem între primii trei mari producători de pe piaţa mondială, lăsând în urmă firme cu vechi tradiţii. Românii au fost printre primii care au extras şi folosit petrolul de care mustea pământul nostru, Bucureştiul a fost cel dintâi oraş din lume iluminat cu petrol, dar instalaţiile de extracţie le cumpăram de la alţii cu preţuri uriaşe. Astăzi, utilajul petrolier românesc se ridică la aceeaşi cotă de apreciere precum cel american şi suntem pe locul doi, după S.U.A., în exportul instalaţiilor şi

maşinilor pentru acest sector. N-aveam nicio hidrocentrală, dar în numai trei decenii am barat, pentru a le smulge energia, toate râurile mari ale ţării, impunând prestigiul şcolii hidrotehnice româneşti în toată Europa. Sunt doar trei sectoare în care am pornit de la zero şi am ajuns — prin vrednicia, talentul şi puterea de dăruire ale muncitorilor şi specialiştilor noştri, ei înşişi creaţie a socialismului, — acolo unde vor sta negreşit în viitor şi alte ramuri ale industriei româneşti: alături de cei mai buni de pretutindeni.

În construcţiile subterane suntem, de asemenea, la început. Dar, iată, de la prima încercare am reuşit. Nu uşor şi nu fără eforturi, dar am reuşit singuri, bazându-ne pe propriile noastre mijloace şi cunoştinţe. Metroul se află în funcţiune. Avem, aşadar, o nouă şcoală a ştiinţei şi tehnicii româneşti: şcoala construcţiilor subterane, complexe. Sigur, ea nu s-a dezvoltat pe un teren gol, n-ar fi fost posibilă fără o dezvoltată industrie a construcţiilor de maşini, fără o industrie minieră, electrotehnică, electronică, a materialelor de construcţii la parametrii cei mai moderni. În activitatea de cercetare şi proiectare, afectată metroului, au lucrat nouăsprezece institute şi peste cinci mii de specialişti în diverse domenii, din întreaga ţară, iar la realizarea materialelor necesare au concurat sute de mari întreprinderi. „Electroputere” — Craiova a făcut motoarele electrice, Uzina „23 August” din Capitală — scuturile pentru săpăturile în tunel închis, Uzina de vagoane din Arad a construit vagoanele metroului. Numai pentru fabricarea unor întrerupătoare rapide au cooperat trei fabrici mari. E şi firesc, pentru că, asemenea tuturor celorlalte mari edificii socialiste, înălţate în anii de după eliberare, şi metroul este opera întregului popor, a mii şi mii de bărbaţi şi femei, tineri şi vârstnici, români, maghiari, germani şi de alte naţionalităţi, înfrăţiţi în desăvârşirea unei Români; prospere.

*

— Fără îndoială că după treizeci şi opt de ani de

militărie şi la vârsta pe care o aveaţi când aţi fost numit director vă gândeaţi, ca orice om, mai degrabă la ieşirea la pensie. Ce sentiment aţi trăit, la această a doua chemare, ca să-i spun aşa, a destinului dumneavoastră profesional?

— Sincer să fiu, m-am simţit măgulit de încrederea pe care o avea conducerea partidului în mine. Cine n-ar fi mândru de aceasta?

— Vă mai amintiţi ziua aceea?

— Bineînţeles. Era 20 ianuarie 1975. Am păşit în cabinetul preşedintelui republicii cu emoţie firească, dar şi cu irezistibila curiozitate de a afla pentru ce am fost chemat. Comandantul suprem al armatei, tovarăşul Nicolae Ceauşescu mi-a spus simplu şi în câteva cuvinte: „Ne-am gândit, tovarăşe general, că sunteţi omul potrivit...”. Am făcut ochii mari, dar mi-am asumat răspunderea şi am promis că voi prezenta în cei mai scurt timp propunerile pentru organizarea întreprinderii şi a şantierului. De atunci, l-am întâlnit foarte des pe secretarul general al partidului, de cele mai multe ori chiar aici pe şantier, unde venea frecvent pentru a ne ajuta să clarificăm complexitatea lucrării, pentru a ne sprijini în depăşirea greutăţilor. Amplasarea fiecărei staţii, ca să iau un singur exemplu, a fost stabilită la sugestia sa, după străbaterea cu pasul şi nu o singura dată — a întregului traseu, luându-se în considerare toate argumentele prezente, dar şi cele viitoare, în perspectiva dezvoltării Capitalei,

— Ce v-a necăjit cel mai mult pe şantier?

— Acest element fundamental al vieţii, care este apa. Ea devenise un vis urât pentru toţi constructorii. Ţâşneşte de unde nici nu te aştepţi, cu o presiune înspăimântătoare, punând în pericol lucrările, utilajele. Solul Bucureştiului e format din aluviuni ale Dunării până la câteva sute de metri adâncime. Sapi şi nu dai decât de nisip îmbibat cu apă. Foarte rar întâlneşti câte o lentilă de argilă. În zona de-a lungul Dâmboviţei pânzele freatice încep la trei metri adâncime şi coboară, suprapunându-se în mai multe

„Dâmboviţe” etajate, până la treizeci şi cinci de metri. Cea mai mică dintre ele e cea pe care o vedem noi, curgând la suprafaţă. Am putea împodobi Capitala cu fântâni arteziene, înalte cât blocurile. În condiţiile acestea nu s-a mai lucrat nicăieri până acum. Constructorii noştri au folosit tehnologii în premieră mondială. Pentru săpăturile cu scutul, ca să iau un singur exemplu, solul trebuie mai întâi îngheţat cu instalaţii speciale şi apoi tăiat.

— Cum se împacă directorul general cu… generalul?

— După atâţia ani de militărie, vă imaginaţi că mi-a intrat puternic în reflex modul de comportare milităresc. Ştiam însă de la bun început că trebuie să depun serioase eforturi pentru a mă schimba. În armată lucram cu ordine, aici cu dispoziţii, sarcini, sugestii, indicaţii sau mai ştiu eu cum să le zic, ceea ce e cu totul altceva. Uneori, mai greşeam şi mă adresam vreunui şef de şantier sau de lot: „Vă dau ordin să faceţi cutare lucru”. Să-i fi văzut! Se uitau la mine cu o privire de oameni jigniţi. Îmi dădeam seama îndată de încălcarea „democraţiei” şi reveneam: „Vă rog să faceţi aşa. La sfârşitul programului îmi raportaţi de îndeplinire. Adică, pardon, mă informaţi.”

Oamenii mă înţeleg şi-i înţeleg şi eu pe ei. Grija mea cea mai mare este de a mi-i apropia sufleteşte. Cred că n-am jignit niciodată pe nimeni. Aspru, chiar dur, mai sunt, uneori, forţat de împrejurări, dar de jignit nu jignesc, pentru că eu îi respect şi-i stimez pe oameni, pe colaboratori. Nu-i bun acel conducător care îşi umileşte subalternii.

— Ştiţi ce părere au ei despre dumneavoastră?

— Cred că nu prea rea. Altfel, colaborarea noastră n-ar fi dat rezultate atât de bune, zic eu.

— Care sunt constructorii pe care îi ţineţi cel mai aproape de inimă?

— Am lângă inimă mult prea mulţi pentru a-i aminti pe toţi. Unul dintre ei este chiar dumnealui. L-am mai amintit…

În birou intră un bărbat scund şi suplu. Să aibă în jur de

cincizeci de ani. Cu faţa aspră, încărcată de soarele şi vânturile şantierelor, ochii căprui, parul castaniu cu uşoare reflexe argintii, pare mai degrabă un maistru sau muncitor care şi-a lăsat pentru câteva clipe treaba, ca să-i facă o vizită directorului. Dar, nu! Nu se poate. Intră neanunţat, cred că nici n-a bătut la uşă, se comportă degajat. Îi zâmbeşte familiar directorului general de cum intră: „S-a făcut”, spune el mulţumit.

Voia să-i anunţe, probabil, că rezolvase o treabă dificilă. „Foarte bine”, îi răspunde directorul. „Mai ia loc puţin şi bea şi dumneata o cafea cu noi.” „Mă iertaţi, n-am timp. Trebuie să fug la staţia Izvor. Vine primarul să vedem cum rezolvăm cu cele două familii...”

Omul se retrage discret, cum venise. Directorul îl petrece cu privirea luminoasă, în care se poate citi încântarea şi preţuirea.

— Acesta-i inginerul Popa, directorul nostru adjunct, îmi spune după ce se închide uşa. În el nu-i un singur om. Sunt mai mulţi într-unul singur: specialistul, teoreticianul inegalabil, practicianul desăvârşit, organizatorul meticulos şi inspirat, adeptul înflăcărat al tehnicii şi tehnologiei de ultimă oră, vizionarul îndrăzneţ în construcţiile moderne. Poate exagerez — dar fără puţină exagerare nici ideea n-ar trăi — întrebându-mă cum s-ar fi construit metroul fără inginerul Popa? Când undeva, nu-i ceva în ordine e chemat el ca să dea soluţia. Deseori, în situaţii critice nu pleacă zile şi nopţi de pe şantier până nu se convinge că totul e pus la punct, ca totul va merge strună. La început am lucrat fără proiecte, doar după schiţele cu creionul, întocmite de inginerul Popa, la sugestiile tovarăşului Ceauşescu. Mergeam simultan cu proiectarea şi construcţia şi n-am dat greş deloc. Acum lucrurile stau altfel. Avem la proiectare un avans confortabil. Dar atunci, în vara anului 1975, făceam încă pionierat. Şeful statului vedea că nu avem în cap toată concepţia clară şi ne ajuta la fiecare pas în clarificarea celor mai mici detalii. Zilnic se informa de mersul lucrărilor şi ne spunea: „E bine aşa,

mergeţi mai departe”, sau, „Nu mi se pare a fi soluţia cea mai bună. Mai gândiţi-vă”. Acest mod apropiat de îndrumare ne-a dat un imbold extraordinar, iar inginerul Popa era cel mai solicitat în limpezirea problemelor tehnice.

(În pieptul lui nu bătea însă decât o singură inimă. Şi oricât de mare şi generoasă ar fi fost, obosise şi ea înainte de vreme. La 10 octombrie 1978, într-o clipă de răgaz după sosirea de pe şantier, inginerul Popa a scos maşina din garaj să plece cu soţia în oraş. În faţa casei, ea şi-a amintit că mai trebuie să-şi ia ceva din casă şi a coborât. N-a întârziat mai mult de zece minute. La întoarcere, soţul său parcă dormea cu capul pe volan. Câte metrouri ar mai fi putui construi?)

*

Cu un alt prilej, directorul general Constantinescu mi-a povestit cum l-a cunoscut pe inginerul Ion Malcoci, şeful programului complex de cercetare şi construcţie a metroului, alt colaborator apropiat sufletului său.

— Era inginer-şef la I.T.B. I-am spus că va lucra cu mine la metrou, la care el a avut o replică neaşteptată, pe care n-am înţeles-o decât mult mai târziu.

„Eu am făcut liceul militar — mi-a spus el — dar n-am rămas în armată pentru că nici ei nu m-au vrut, nici eu n-am cerut.”

Ce puteam să cred? Mi s-a părut că vrea să spună cam aşa: „Uite, oi fi dumneata general, dar eu sunt civil şi cu mine să te comporţi ca atare”.

După un an i-am cerut explicaţii. Răspunsul lui m-a uimit.

„Ştiţi, la început mi-a fost frică de dumneavoastră.”

„Cum frică?”

„Da, îmi era teamă că nu mă veţi înţelege.”

I-am dezminţit pe parcurs această temere, l-am înţeles şi-l înţeleg perfect. Dar marele specialist în probleme de automatizare material rulant, care este inginerul Malcoci, autorul moral al vagonului silenţios de tramvai, coautor al

proiectului vagonului de metrou, omul fără de care noi n-am putea mişca un deget în domeniul cercetării din cadrul întreprinderii, este şi un mare timid. Iniţial, eu i-am luat sfiiciunea drept superficialitate, dar curând aveam să descopăr că, dimpotrivă, este de o seriozitate şi profunzime rar întâlnite. Acum, dacă ar veni la mine şi mi-ar spune: „Am nevoie de mâna dumitale dreaptă”, i-aş zice: „Poftim ia-o”, atâta încredere am în caracterul şi capacitatea lui.

În privinţa timidităţii este însă de nelecuit. Dacă rezistă zile şi nopţi în şir fără odihnă, la muncă, nu rezistă în schimb la prostia, încăpăţânarea şi îngâmfarea unor oameni, cu care, vrând-nevrând, se confruntă uneori. Atunci, vine la mine disperat, total dezarmat şi-mi spune: „Îmi dau demisia”. Eu îmi închipui imediat despre ce poate fi vorba şi-i răspund calm: „Dă-ţi-o! Stai jos şi scrie...” Se aşază şi scrie — am deja vreo cinci demisii de la el — dar îl întrerup după o clipă şi-i pun o întrebare, irezistibilă: „Ascultă, ce-ți mai fac fetiţele?”

Îndată îl văd cum i se luminează chipul şi îi dezvăluie marea lui frumuseţe morală — de tată, încărcat de dragoste pentru odraslele lui, pentru familie. Pentru că două slăbiciuni — de ce le-om fi spunând slăbiciuni, când de fapt e vorba de tării? — îl domină sufleteşte şi spiritual: familia sa şi tehnica. Sunt doi poli între care pendulează existenţa lui de om şi creator.

*

Mi-a răspuns, ori nu, Petre Constantinescu la întrebare? Mai degrabă nu; oricum, nu complet. Adresându-i-o, i-am oferit doar pretextul de-a vorbi atât de mult despre inginerii Popa şi Malcoci. De aceea, am repetat-o:

— Care sunt colaboratorii care vă stau cel mai aproape de inimă?

La drept vorbind, repetam o gafă. În anii petrecuţi pe şantierul metroului, până la terminarea primului tronson, generalul a lucrat cu mii de oameni — muncitori, maiştri, ingineri — a învăţat de la ei, au învăţat de la el, au trăit

împreună bucuriile şi greutăţile, toate succesele şi dramele şi, negreşit, mulţi dintre aceştia stau la inima lui. Dar cum ar putea să-mi vorbească despre toţi sau cum ar putea să-i numească doar pe câţiva pentru a-i lăsa la o parte pe alţii?

umblau tăcuţi şi gravi pe fundul mării

Iarnă grea în Bucureşti, în acest început de ianuarie 1979. Nămeţii au trecut de jumătate de metru, viscolul spulberă zăpada şi o îngrămădeşte lângă zidurile oraşului. Pentru două zile au fost suspendate cursurile şcolilor şi ale facultăţilor. Maşinile şi tramvaiele s-au împotmolit la ieşirea din garaje şi depouri. Preşedintele Franţei era aşteptat într-o vizită la Bucureşti. Avionul prezidenţial s-a rotit vreo oră deasupra aeroportului Otopeni, dar n-a putut să aterizeze. Norii de zăpadă erau prea groşi, prea jos, viteza vântului mult prea mare. Se întoarce la Paris. Vizita se amână. „Se va abate şi pe la noi viscolul şi gerul care au făcut numeroase victime în Polonia, în Germania Federală, Austria,Ungaria, Danemarca?” — se întreabă oamenii. Meteorologii ne încurajează însă. Suntem în afara direcţiei curentului polar.

Bine ca de data aceasta n-au greşit.

Pe şantierul metroului se lucrează aproape normal. Din coloniile lor apropiate, muncitorii au răzbit destul de uşor

până la punctele de lucru. În tunel şi în instalaţiile subterane de călători, ajunge din când în când câte o rafală de aer îngheţat şi, atunci, constructorii îşi amintesc poate de iernile petrecute de ei în munţi, pe şantierele hidroenergetice. Ierni straşnice, siberiene, pe lângă care aceasta nu pare altceva decât o banală şi timidă răsfăţare a naturii.

E pauza de prânz. În cabina-birou a şefului de lot — lucrări subterane — suspendată pe buza staţiei de călători „Republica", stau de vorbă cu inginerul Ion Stătulescu şi maistrul Ilie Petreanu. Vântul zgâlţâie ferestrele şi fluieră prin crengile plopilor din apropiere, încât dacă nu s-ar vedea peste drum prin cernerea deasă a zăpezii coşurile uzinelor „23 August" şi „Republicii", ne-am putea imagina că suntem undeva în munţi, în împărăţia absolută a iernii.

Bem ceai fierbinte şi ne adâncim în rememorări. La un birou alăturat lucrează o tânără economistă pentru care nu există nici viscolul de afară, nici focul vioi din sobă, nici ceaiul aburind, nici noi, decât coloanele şi cifrele care însumează tonele de oţel-beton, şi ciment încorporate în zidurile tunelului. E absolventă proaspătă, fără exerciţiul unor astfel de evidenţe şi îi ghicesc pe chip marea trudă la care o supun cifrele şi rubricile ca nişte străduţe drepte, dar la fiecare pas întretăiate, ale unui oraş.

— Cine este, după părerea dumneavoastră, tovarăşe inginer Stătulescu, cel mai mare miner bucureştean, din toate timpurile?

— Habar n-am. Nu mi-a trecut niciodată prin minte o asemenea întrebare.

— Eu cred că dumneavoastră sunteţi acela.

Cei doi se aştern pe râs.

— I-auziţi, tovarăşe inginer! înseamnă că sunteţi, totuşi, cineva în Bucureşti, îl tachinează maistrul Petreanu.

— Cred că nici nu exagerez prea mult. N-am mai cunoscut alt miner, bucureştean dintotdeauna, cu o contribuţie atât de însemnată la dezvoltarea tehnicii miniere. Dacă a existat până acum altul, oricum l-aţi

depăşit spectaculos prin ceea ce aţi făcut în sectorul miner „Republica”. Vă întreb: v-aţi imaginat vreodată, în anii de facultate la Institutul de mine din Petroşani, în anii de muncă în Valea Jiului, sau la Motru, sau chiar în timpul cât aţi lucrat la Institutul de cercetări miniere din Capitală, că va veni o zi în care veţi face minerit în Bucureşti?

— Ştiu ce răspuns aşteptaţi. Că, într-adevăr, nu mi-am imaginat aşa ceva. Ei bine, trebuie să vă dezamăgesc în privinţa aceasta. Cu mult timp înainte de-a deveni specialist în minerit, pe când eram elev la liceul „Aurel Vlaicu”, vorbeam între noi, adolescenţii, despre viitorul metrou, despre metroul la care lucrăm acum. Aceasta se petrecea prin anii 1952—1965 când începuse să se vehiculeze ideea metroului în Bucureşti, idee pe atunci tot atât de hazardată ca şi ideea Canalului Dunăre-Marea Neagră. De netăgăduit, ţara nu avea atunci, oricâte sacrificii ar fi făcut, posibilitatea tehnică şi materială de-a duce la bun sfârşit lucrări de asemenea amploare. Visătorii îndrăzneţi nu lipseau şi nu lipsesc deloc la noi. Ştiam că, într-o bună zi, şi metroul şi canalul vor deveni realităţi. Iată această zi. O trăim acum. Deci, vă întreb la rândul meu, de ce nu mi-aş fi putut închipui că, îmbrăţişând cariera minerească, voi face cândva minerit în Bucureşti? Drept să vă spun, eram sigur că voi lucra la construcţia metroului.

— Totuşi, nu pentru aceasta şi nu cu acest gând aţi urmat Institutul de mine.

— Cu siguranţă, nu. Nici n-aş putea fixa în timp şi în memorie momentul în care m-am hotărât spre acest destin. Cred că amănuntul nici nu mai are importanţă. M-a pasionat însă, încă de pe când lucram ca tehnician la Institutul de prospecţiuni geologice şi geofizice, înainte de facultate, tehnica susţinerilor şi armăturilor în subteran. Tocmai de aceea, după absolvirea facultăţii, am început să lucrez în sectorul susţinerii miniere din Institutul de cercetări cu acest profil.

— Din câte am aflat, sunteţi în acest domeniu autorul

mai multor idei originale care se bucură în continuare de aprecierile cuvenite.

— V-am spus că mă pasionează armăturile subterane. Şi acolo unde apare pasiunea, apare şi creaţia. Copacul norocului nu creşte decât în ograda bunului gospodar. Vreau să spun că pasiunea pentru anumite îndeletniciri te pune pe muncă, pe cercetare, iar munca şi cercetarea te conduc, pe nesimţite, spre idei noi, spre inovaţie. Pe mine m-a preocupat punerea la punct a unui sistem mai economic şi mai sigur de armare în abatajele din bazinul carbonifer Valea Jiului. După căutările şi experimentările peste care nu se poate trece, am conceput, proiectat îşi apoi am aplicat pentru prima dată la noi „tavanul artificial, din plasă de sârmă în abatajele frontale", care însemna pe vremea aceea o creştere serioasă a productivităţii muncii, pentru că întinderea şi fixarea plasei de sârmă, celelalte operaţiuni se fac incomparabil mai repede şi mai uşor decât armarea cu lemn. E vorba apoi de mari economii de material lemnos, care se ştie cât este de scump. O altă lucrare importantă din tinereţe...

— La patruzeci de ani, vorbiţi despre tinereţe ca despre o vreme demult apusă?

— Mă refer la prima tinereţe. Acum o trăiesc pe cea de a doua, dacă e să ţinem seama de găselniţele filosofice ale celor care vor să se amăgească. Ziceam, aşadar, de o altă lucrare, cu titlu de cercetare, şi anume susţinerea metalică cu stâlpi recuperabili, repede generalizată în toate exploatările carbonifere. În sfârşit, cea de a treia inovaţie consta în conceperea şi perfecţionarea unor elemente de susţinere metalice, recuperabile, pentru armarea suitorilor. Am făcut, de asemenea, parte dintr-un colectiv care a elaborat pentru prima dată în ţară tehnologia susţinerii mecanizate în minele de cărbuni din bazinul Motru, cu extindere ulterioară în celelalte bazine. Nu vreau să omit o altă inovaţie la care ţin foarte mult, deoarece ea se referă la securitatea muncii în subteran: e vorba de conceperea unor „opritori metalici pentru

evitarea desprinderii blocurilor din pereţii lucrărilor subterane” şi datorită căreia, acolo unde se folosesc, au fost definitiv înlăturate pericolele de această natură.

Dintr-un dulap, inginerul Stătulescu scoate apoi un vraf de reviste de specialitate. Îmi arată zeci de articole şi studii semnate de el, toate având ca temă tehnica şi tehnologia lucrărilor miniere şi care îşi propun popularizarea şi generalizarea celor mai noi şi mai eficiente descoperiri în acest sector.

Viscolul nu conteneşte, izbeşte cu putere uşile care abia se întredeschid la barăcile vecine, o tablă smulsă de pe un acoperiş zboară dusă de vânt peste bulevardul Muncii ca o cioară împuşcată, cu aripile răvăşite. Tânără economistă nu mai e în birou, nici n-am observat când a plecat, probabil şi-a terminat orânduirea cifrelor pe rubrici şi casete şi acum a plecat în subteran, în frontul de lucru, pentru cine ştie ce clarificare pe concret a datelor scriptice.

— Vasăzică, aţi venit cu ceva „zestre” de experienţă pe şantierul metroului, constată maistrul Petreanu, numai că aici totul a fost altfel. Aici am luat-o de la capăt şi cu învăţătura, şi cu experienţa.

— Aşa este, cu cât ştii însă mai mult, cu atât înveţi şi te deprinzi mai uşor cu o tehnică nouă, cu condiţiile noi, îl aprobă inginerul. În iarna lui ’76 am fost trimis în acest loc să încep lucrarea. Era câmp gol, plin de gropi şi mărăcini. Cei mai mulţi dintre oamenii care mi-au fost repartizaţi erau necalificaţi, străini de lucrările miniere. În timp ce nivelam terenul, făceam măsurători şi săpam, zeci de tineri se calificau sub îndrumarea câtorva maiştri sufletişti. Începutul este întotdeauna greu şi rareori plăcut. Am făcut toată organizarea de şantier, am săpat primele puţuri, am lansat în subteran primele subansamble ale scutului cu care urma să se sape tunelul, în aşteptarea clipei în care o să trecem la ceea ce ne este nouă minerilor mai drag: lucrările în adâncul pământului. Dar când toate pregătirile au fost încheiate, au venit alţii să ducă lucrarea mai

departe. Ce era să facem? Am ripostat că se cuvine ca noi şi nu altcineva să sape tunelul, dar n-am găsit înţelegere. Ni s-a răspuns că lotul nostru a căpătat deja experienţă în lucrările de suprafaţă şi va trebui să rămânem deocamdată la această nouă „specializare”. Maiştrii mei, Dumitru Panaitescu şi nea Ilie Petreanu, mi-au zis: „Lăsaţi, tovarăşe inginer, că ne vine şi nouă rândul!”. Ne-am resemnat. Am dat luciu platformei de beton — aşa-zisa şa de lansare — pe care abia o turnasem şi pe care urma să se monteze scutul, am desenat pe perete conturul tunelului şi am scris cu litere mari urarea noastră minerească: „Noroc bun!” Era în martie 1977. A venit o echipă de la punctul de lucru „Titan”, s-a contopit cu brigada lui Dumitru Galeş şi a început săparea tunelului.

— „Noi ce vom face?” — am întrebat la conducerea întreprinderii.

— „Staţia de călători”, ni s-a răspuns.

— „Bine, dar aceasta e treabă de constructori, nu de mineri”, am replicat eu.

— „Oricum, o să vă descurcaţi.”

Mi s-a închis gura. Sigur că ne descurcăm, dar aveam şi noi orgoliul nostru profesional. Orice comentarii erau însă inutile. Ştiam că uneori se mai întâmplă şi aşa. Cei dintâi care vin înfruntă greul; cei care vin după ei îi critică, le găsesc toate cusururile; pe urmă, când greul a trecut, vin cei care primesc răsplata. Dar, logic vorbind, conducerea trustului avea dreptate. Ne familiarizaserăm cu lucrările de suprafaţă şi dădeam mai bune rezultate decât alţii care trebuiau să repete ceea ce făcuserăm noi, să bâjbâie cum bâjbâiserăm şi noi în căutarea soluţiilor optime. Am trecut de îndată, cu întregul lot, la construcţia staţiei „Republica”. Am săpat şi turnat pereţii mulaţi, aducând-o până în stadiul de excavaţii. Când au sosit excavatoriştii, lotului nostru i s-a dat, în sfârşit, satisfacţie: preluam săparea tunelului spre staţia „Morarilor”.

— Care este „istoria” scutului românesc?

— Să lămurim, întâi, ce este un scut. E vorba de o

maşină complexă care sapă tunele, evacuează materialul excavat şi armează, înlocuind munca a zeci de oameni. Proiectarea lui s-a făcut de către un colectiv condus de inginerul Carol Dumitrescu de la Institutul de proiectări căi ferate, iar execuţia la Uzina „23 August” din Capitală. Nu trebuie uitat că oameni ai şantierului, între care maistrul Gheorghe Meceşan şi inginerul Dorel Ianus, au participat la fabricarea scutului, alături de cadrele uzinei, de la debitarea tablei şi până la coborârea şi montarea lui în subteran.

— Cine i-a învăţat pe mineri să lucreze cu această minunată maşină păşitoare pe sub pământ?

— Mai întâi, am învăţat noi înşine, mă refer la cadrele tehnice, încă în momentul când scutul prototip se afla pe bancul de probe în uzină. Când l-am coborât în subteran, eram cu lecţia bine învăţată. La rândul nostru, i-am învăţat pe mecanici, formând o echipă de mineri specializaţi în mânuirea şi întreţinerea scuturilor. Noi realizam cu el 1—1,5 metri de tunel pe zi, iar „elevii” noştri au ajuns la 5—6 metri. Nici în ţările cu tradiţie nu se merge cu o viteză mai mare.

Luna mai 1977. Moment unic pe şantierul metroului. La punctul de lucru „Republica” au sosit cadre din conducerea întreprinderii, specialişti şi muncitori de la uzina vecină „23 August”, o mulţime de constructori. Se pregătea parcă lansarea unei nave cosmice. De fapt avea să aibă loc, într-adevăr, o lansare. Dar nu spre cosmos, ci în sens invers, spre adâncul pământului. Nu a unei nave, ci a minunatei maşini de săpat şi armat tunele, numită scut semimecanizat, creaţie îndrăzneaţă a specialiştilor şi muncitorilor noştri. Aducerea lui din import ar fi costat extrem demult.

Macaralele de mare capacitate stau pregătite. Lansarea este dirijată de oameni de meserie de la ICSIM. Se dă comanda. Ca nişte undiţe uriaşe cârligele macaralelor agaţă subansamblele de multe tone şi le poartă pe deasupra şantierului spre puţul de coborâre. Apoi le depun

uşor pe platforma subterană, anume pregătită. Jos sunt preluate de echipa de montare. Asamblarea începe imediat. Abia după trei săptămâni de muncă continuă, pe schimburi, avea să se încheie lansarea şi montarea scutului. Nerăbdarea minerilor de-a începe săparea cu ciudata maşină a luat sfârşit. Ea era în mâinile lor, era pe mâini bune.

— Al doilea scut ne-am propus să-l coborâm noi înşine în subteran, adică să nu mai chemăm specialişti de la ICSIM. pentru că tot fuseserăm dotaţi ulterior cu o macara — îşi aminteşte maistrul Petreanu. Era în august 1977. L-am montat cu forţe proprii. N-am văzut niciodată atâta tragere de inimă la o mână de oameni, atâta dorinţă de a face o treaba aparent peste puterile noastre. Dar numai cine nu-i cunoaşte pe maistrul Meceşan, pe inginerii Ianuş şi Iliescu (din sectorul „Titan”), pe mecanicul Ion Coman, pe maiştrii Ion Popescu, Ion Stratan, Mihai Tujan, Victor Teodorescu sau pe minerii Augustin Duncă, Ion Vultur, Teodor Crama, pe sudorii Iosif Creţan şi Ion Marcu, ar fi crezut că nu ne stă în putinţă să ducem la bun sfârşit lansarea şi montarea scutului în subteran. Fiecare dintre aceşti şantierişti şi mulţi alţii au uitat de casă, de masă, de somn, au muncit neîntrerupt zece, douăsprezece ore pe zi sau pe noapte, când le cădea schimbul, pentru ca totul să fie gata la timp. Îmi aduc aminte de inginerul şef cu mecanizarea, inginerul Nicolae Mândreanu, de maistrul mecanic Nicolae Apostol sau de mulţi alţii, care nu ieşeau de dimineaţa până seara din subteran, lucrând cot la cot cu mecanicii, mânuind vinciurile, piesele improvizate, celelalte scule cu uşurinţa şi dexteritatea celor mai buni meseriaşi. După două săptămâni, cel de-ai doilea scut era montat şi probele încheiate. Oamenilor noştri le-a fost necesar pentru aceasta, cu o săptămână mai puţin decât specialiştilor de la ICSIM.

— Dar şi minerii au lucrat minunat, intervine inginerul Stătulescu. Ei au pregătit faza premergătoare lansării scutului, adică săparea puţului şi turnarea radierului din

beton. Puţul a fost gata în jumătate din timpul afectat, iar turnarea radierului s-a făcut în patru zile şi patru nopţi, spre deosebire de alte dăţi când altor echipe le trebuia o lună de zile. Sufletul acestor lucrări au fost şi de data aceasta maistrul miner Dumitru Galeş, şeful de echipă Vasile Goia, venit din Valea Jiului, inginerul Dumitru Enache, pe atunci şef de şantier, fraţii Gheorghe şi Mircea Horodincă, care nu se clinteau din tunel până nu terminau ce aveau de făcut.

— În privinţa aceasta, dumneavoastră aţi fost în situaţii mai critice ca ei, intervine maistrul Petreanu. Aţi uitat dimineaţa aceea în care aţi ieşit din subteran după ce terminaserăţi săparea puţului şi v-aţi prăbuşit la pământ? Eraţi după patru zile şi patru nopţi de „dormit” în picioare, jos, în adâncul pământului. V-au lăsat puterile, dar numai după ce aţi încheiat lucrarea. Dacă nu mă înşel, chiar inginerul Enache v-a dus cu maşina, repede, acasă, pentru că aveaţi, în sfârşit, şi dumneavoastră, ca şi toţi ceilalţi, nevoie de odihnă.

— Trebuia să ne grăbim pentru ca scutul era terminat şi urma să fie pus în funcţiune. De aceea, amânăm mereu odihna pentru mai târziu. Ea n-avea să vină, totuşi, prea curând.

Coborâm să vedem cum se lucrează cu scutul semimecanizat. Din staţia subterană „Titan”, apucăm pe galeria din dreapta. Paralel cu ea, la câţiva metri în stânga, se taie galeria pentru sens invers.

— N-ar putea fi un singur tunel cu două linii de metrou, în ambele sensuri?

— Cum să nu? Dar diametrul tunelului ar trebui să fie atât de mare încât la condiţiile solului nostru de slabă rezistenţă, n-ar fi economic.

Ne apropiem de frontul de lucru. Reflectoarele dispuse din loc în loc ne luminează drumul.

— Cum reuşesc minerii să urmeze, cu exactitate de centimetri, direcţia de mânare a tunelului?

— Destul de simplu. Se ghidează după măsurătorile

topometriştilor. Dacă aceştia ar săvârşi o eroare oricât de mică, galeria n-ar mai ieşi unde trebuie. Vă daţi seama ce catastrofă ar fi. Toată lucrarea s-ar reface, de-acolo de unde s-a greşit măsurătoarea. Din fericire, n-am avut până acum asemenea surprize. Dar, iată-l pe şeful topometriştilor.

Ne apăruse în cale un bărbat înalt, cu părul blond spre argintiu, ieşindu-i de sub casca de protecţie. Privirea ochilor de un albastru intens pare puţin încruntată, Facem prezentările.

— Inginer Romulus Fornoga, se recomandă el.

— Aveţi ceva pe suflet, observă inginerul Slătulescu.

— Aşa-i. M-a necăjit rău un om. Mi-e necaz însă pe mine, mai mult decât pe el, pentru că m-am lăsat înşelat de vorbe mieroase. N-am pătruns cum ar fi trebuit în caracterul lui.

Aflăm povestea minerului cu pricina. A venit din Valea Jiului:

— „Aş vrea să-mi înscriu şi eu numele în cartea de onoare a constructorilor metroului. Ştiu meserie cât trei, am putere cât şapte, vă rog să mă repartizaţi la cel mai greu loc de muncă. Să le arăt la toţi ce înseamnă un miner cu experienţa Văii Jiului”.

Cam aşa i-a vorbit inginerului Romulus Fornoga, şeful serviciului topometrie şi secretar al comitetului de partid pe întreprindere. Omul era chipeş, spilcuit şi nu lipsit de isteţime. I s-a dat crezare. A fost încadrat nu la cel mai greu loc de muncă, ci la unul obişnuit. La prima adunare generală a organizaţiei de partid a luat şi el cuvântul. Nu la început, ci mai la urmă ca să nu pară că e lipsit de modestie. A vorbit frumos, cumpătat, mai mult despre impresiile de început pe şantier, apoi cu abilitate oratorică a întors-o spre aspectele critice pe care le-a constatat „în puţinele zile” de când făcea parte din „acest imens colectiv”. Îşi îngăduie şi câteva propuneri pentru „mai buna organizare a muncii” în sectorul lor. Propuneri destul de bune, acceptate. Comuniştii l-au adoptat fără rezervă,

ca pe un om integru. I-a câştigat pe toţi, încă de la prima întâlnire, de la prima luare de cuvânt.

— „E serios şi bine pregătit...”

— „Ştie ce vrea, asta e...”

— „Şcoala Văii Jiului înseamnă ceva...”

Cam aşa vorbeau, între ei, cei care îl ascultau.

— „Ar fi bun de şef de echipă”, îşi dăduseră unii cu părerea.

A fost numit şef de echipă. După patru luni de muncă, s-a prezentat la şeful şantierului. I-a convins că lui de fapt i s-ar cuveni o încadrare superioară.

— „Merită — îşi spuneau ortacii. A obţinut rezultate bune. Se vede că ştie meserie”.

După câtva timp au avut loc alegeri într-o organizaţie de partid nou constituită.

— „Cine ar fi cel mai bun în birou”?

— „Păi, cine altul decât omul nostru chipeş şi bun orator, cu şcoala şi experienţa minerească”, şi-au dat alţii cu părerea.

A fost ales. N-a lăsat să treacă prea multe zile de la eveniment. S-a prezentat la comitetul de partid.

— „Aş vrea să fiu mutat dincolo... îi spunea el secretarului, pentru că am o idee tehnică pe care numai acolo o voi putea aplica”.

În realitate, dumnealui voia un loc mai călduţ, după cum s-a dovedit mai târziu. Peste câteva zile a bătut iarăşi la uşa comitetului de partid.

— „Ştiţi, am nevastă şi doi copii, aş vrea să-i aduc aici. Vă rog, dacă s-ar putea, să mi se dea un apartament corespunzător.”

I s-a dat destul de repede, înaintea altora care ar fi avut prioritate. Nici nu se mai interesa nimeni de comportarea lui la locul de muncă, nici nu se aflase la timp că trage chiulul, lipseşte, vine uneori beat la muncă. Acum, ce să vezi? — îmi explică inginerul Fornoga tulburarea de pe chip. Vine acest neruşinat la mine şi-mi spune că are nevoie de o garsonieră.

— „Ai primit, din câte ştiu, un apartament foarte bun”, îi zic eu.

— „Da, dar stă familia în el. Mie îmi trebuie o garsonieră unde să stau cu soţia de a doua, pentru că m-am despărţit de prima”, zice.

— „Cum, te-ai despărţit? Când te-ai despărţit?” — îl întreb.

— „Păi, m-am despărţit şi gata. Mi-am luat săptămână trecută alta. Stăm cu mamă-sa, dar vreau să am căminul meu”.

Parcă m-a pocnit cu o piatră în cap. Auzi? Omul nostru, pe care l-am scărpinat între coarne vreme de câteva luni, şi-a lăsat nevasta cu doi copii şi şi-a luat alta. O pierdevară cu vreo douăzeci de ani mai tânără ca el, care, ce şi-o fi zis? „Poate pun mâna pe o garsonieră”. Mi-a venit să-l iau de guler şi să-l azvârl afară din galerie. Cum dracii ne-am lăsat cu toţii îmbrobodiţi de un asemenea şmecher? Ăstuia nu-i arde de muncă cum nu-mi arde mie să fac acum o baie în Dâmboviţa îngheţată. Dar şi noi suntem grozavi. Ştim, teoretic, foarte bine că nu trebuie să ne uităm în gura omului, ci în sufletul lui, să nu ne uităm la haina omului, ci în adâncul ochilor lui, dar în viaţa de fiecare zi uitam uşor această înţelepciune.

Îl lăsăm pe şeful topometriştilor să-şi descarce nervii, apoi îi spunem că vrem să vedem scutul în acţiune. Ne însoţeşte. După vreo cincizeci de paşi ajungem.

Mă aşteptam să aud zgomotul motoarelor, dar în galerie e linişte. Scutul este un mastodont de oţel cu motoare silenţioase, de fapt o uzină în miniatură care face operaţiunile de tăiere şi armare, adică munca a două echipe de mineri. E ora la care se schimbă mecanicii. De faţă sunt Ion Mihai, venit de la Uzina de cinescoape, Ion Popescu, Traian Marinau, Cornel Zainescu, tehnicianul Gheorghe Chelu.

— Ei îl conduc, ei îl întreţin, ei confecţionează chiar şi unele piese de schimb, îi laudă inginerul Stătulescu. Ţin la acest utilaj ca la propria lor maşină. Merge ca un

ceasornic, de când l-am pus în funcţiune. Nicio defecţiune, nicio staţionare. Şi asta numai datorită, cum spuneam, minerilor care îl au în primire.

Caut cu privirea volanul de la care mecanicul conduce utilajul. Dar scutul funcţionează pe alte principii. Mecanicul stă la un pupitru de comanda, dirijându-l prin jocul preselor. Tunelul tocmai face o curbă.

— „Presele 1-20”, aud o comandă...

Suntem exact sub bulevardul Leontin Sălăjan. Deasupra noastră gonesc maşinile.

— „Am înţeles! Presele 1-20”, îi răspunde mecanicul de la pupitru.

Inginerul Stătulescu mă face să înţeleg.

— Cel care a dat comanda este topometristul. Îl cheamă Nicolae Berbeli. Unul dintre cei mai buni şi mai vechi de pe şantier. El i-a învăţat pe mecanici dirijarea preselor. La indicaţia lui, mecanicul acţionează presele respective. Ele pătrund în stratul de pământ cu o presiune uriaşă, cu care îl dislocă. Apoi, minerii cu lopeţile îl aruncă pe benzile transportoare. La capătul acestor benzi sunt vagoneţii, în care se încarcă materialul excavat.

Urcăm pe „puntea” mastodontului. Pipăi solul prin care se deschide tunelul. Nu-mi vine să cred. E un nisip atât de fin încât mi se pare că ţin în pumni sare fină. Tunelul se sapă printr-un deşert de nisip. Îmi străfulgeră prin minte întrebarea dacă nu cumva, cu mii sau milioane de ani în urmă, câmpia Bărăganului şi a Burnasului n-au fost un deşert sterp peste care erele au aşternut stratul de sol vegetal. Dar nu. Pe acest loc a fost o mare, spun specialiştii, iar noi umblăm acum, tăcuţi şi gravi, pe fundul acelei mări demult secate şi-l răscolim după voia şi fantezia noastră. În această paşnică răscolire, deseori, constructorii se mai întâlnesc cu marea aceea, pentru că apele ei n-au pierit cu desăvârşire. O parte s-a evaporat şi s-a lăsat purtată o dată cu norii peste întinderea globului, iar ce a mai rămas s-a ascuns în straturile inferioare ale albiei sale de nisip. Când sondele sau buldozerele o tulbură

din liniştea ei împietrită, se mânie şi răbufneşte vulcanic spre spaţiile libere. Atunci constructorii nu o iubesc, ea devine duşmanul lor şi o blestemă ca pe o nenorocire.

— Nu-i solul peste tot aşa, îmi temperează mirarea un tânăr miner.

E Dumitru Ciobanu, şef de echipa, venit aici ca atâția alţii, după ucenicia pe Argeş şi pe Lotru.

— Uneori dăm peste bolovăniş, alteori peste argilă, pe care o străpungem cu pikhamerele, dar nisipul, saturat de apă, predomină. Pentru a-l putea tăia, uneori îl îngheţam mai înainte cu instalaţii speciale, dar se pare că totuşi metoda epuismentului, adică a evacuării noroiului, e mai rentabilă la condiţiile noastre şi mergem mai mult pe aceasta soluţie.

Scutul înaintează încet dar ritmic. La intervale exacte, o macara din interiorul lui ridică câte un bolţar din beton armat şi-l filează, prin îmbucare în coada de rândunică, alături de ultimul inel. Armarea se face din mers. Mai mulţi bolţari încheie un inel pe diametrul tunelului.

— De ce îi spuneţi „scut semimecanizat”?

— Pentru că nu-i mecanizat decât pe jumătate. Adică, reia mecanicul, presele lui pătrund în sol, dar de tăiat şi încărcat îl taie şi-l încarcă minerii. Ne veţi întreba: „De ce nu l-aţi făcut mecanizat?” „Uite de ce. Pentru că în solul afinat, cum e acesta, dă rezultate mai bune scutul semimecanizat, deoarece menţine în frontul de lucru o presiune constantă. Vreau să zic că prin menţinerea acestei presiuni constante, pe care scuturile mecanizate nu o pot păstra, se evită tasările şi chiar prăbuşirile de teren.”

Inginerul şef al şantierului, Dorel Ianuş, cel despre care, când vorbesc, constructorilor li se luminează faţa, ţine să-mi facă o scurtă prezentare a existenţei scuturilor pe şantierele noastre.

— Încă prin 1963 profesorul universitar, specialist în hidraulică, Veceslav Harnaş, mare iubitor de albine — după cum ştiţi este preşedintele Apimondiei, o mândrie pentru ţara noastră — a construit un scut mecanizat cu

care s-au săpat mulţi kilometri de canale în Capitală. Acest scut al profesorului Harnaş ne-a trezit interesul pentru folosirea lui în lucrările subterane, adică i-am văzut avantajele. Trei ani mai târziu am importat din Anglia primele scuturi. Ele ne-au stârnit şi mai mult ambiţia de a face şi noi asemenea utilaje. Unii se îndoiau că reuşim şi erau de părere să mergem în continuare pe importuri. Dar îndrăzneţii nu ne-au lipsit nici de data aceasta, şi n-au lipsit nici cei care le-au dat îndrăzneţilor aripi, încurajându-i şi sprijinindu-i. După ce am reuşit, cine erau cei care îşi căutau merite false, cine erau cei care încercau să iasă în faţă? Chiar aceia care ne descurajaseră la început. „Pai, nu vă spuneam noi că se poate?”, cutezau s-o întoarcă. E bine, e omeneşte să-i dai omului, dacă poţi, aripi să zboare, iar dacă nu poţi, măcar nu i le reteza şi cele pe care le are. Rămân la convingerea că dacă secretarul general al partidului nu s-ar fi îngrijit cu atâta osteneală de bunul mers al treburilor pe şantier, dacă nu ne-ar fi insuflat atâta încredere în puterile şi capacitatea noastră, metroul nu s-ar fi construit atât de lesne şi într-un ritm atât de rapid. Scutul este şi el un rezultat al acestui imbold. Primul a ieşit din fabricaţie în 1977 pentru ca acum, la începutul lui ’79, să avem pe şantierul metroului şase scuturi semimecanizate. Spectaculozitatea lor constă — spre lauda celor care le-au creat — tocmai în simplitatea constructivă şi eficienţa lor în frontul de lucru.

Urcam scările improvizate spre suprafaţă. Dintr-un radioreceptor portabil, aflat prin apropiere, răzbeşte până la noi vocea crainicului. Vorbeşte despre constructorii oraşului Zimnicea. Maistrul Ilie Petreanu devine atent.

— Bătrânul meu oraş reîntinereşte. După cutremur am crezut că va deveni un loc pustiu. Acum e mai plin de viaţă ca oricând.

— Bine, nea Ilie, dumneata eşti zimniccan, ţi-ai petrecut copilăria şi tinereţea acolo — i se adresează, glumind, inginerul Stătulescu — eşti legat sufleteşte, vasăzică, de acest oraş şi, totuşi, când ai auzit că s-a hotărât

reconstrucţia lui n-ai alergat acolo să pui umărul. Aşa, măcar, din patriotism local.

Maistrul Petrean îi înţelege gluma şi-i răspunde pe aceeaşi strună.

— Mi-e plină inima de acest „patriotism local”, tovarăşe inginer, aş fi vrut să fiu printre constructorii noului oraş, dar din câte ştiu nu de mineri este nevoie acolo. Pe de altă parte, mi-am dat seama că n-o să vă puteţi descurca aici fără mine…

Râd amândoi de acest schimb de replici, retrăind poate în intimitatea lor lungile zile şi lungile nopţi petrecute împreună pe şantier, sprijinindu-se unul de celălalt, în momentele în care puterile începeau să-i părăsească, insuflându-şi unul altuia curaj şi încredere, pecetluind camaraderia a cărei frumuseţe adevărată nimeni n-o cunoaşte atât de bine ca minerii şi constructorii.

— Când v-a fost cel mai greu, tovarăşe maestru Petreanu? Nu-mi răspunde dintr-odată. Păşim mai departe, ocolind bălţile şantierului şi-i aştept răspunsul. Îl simt căutând în jurnalul nescris, de inimă, răsfoindu-l filă cu filă. Iată-l încă în timpul războiului, tânăr miner la Exploatarea minieră Şotânga.

O viaţă de om petrecuta în abatajele cu cărbune, până în 1973 când a fost trimis pe Lotru.

— Cred că acolo mi-a fost cel mai greu, încearcă el în scotocirea gândurilor amintirile care nu se uită. Negreşit că da. Îmi era teamă de viiturile mari de apă Furtunile şi ploile ne distrugeau căile de acces, ne izolau complet. Zile la rând nu puteam fi aprovizionaţi cu alimente proaspete. Mâncam atunci conserve şi pâine uscată. Sub munte lucrurile mergeau mai bine ca afară. Am săpat galeria „Bistricioara” spre Horezu, pe sub muntele Petriman, într-un timp record. Eram ajutor de şef de lot. A fost un mare succes. După un succes ca acela, uiţi toate necazurile de mai înainte. Nici nu ţi le mai aduci aminte. După aceea, în 1976, am venit la metrou… Ba nu. Aici mi-a fost cel mai greu, reia după aceea. Aici, pentru că totul era nou pentru

mine ca miner: pereţii mulaţi, sistemul de excavare, siguranţa în montarea inelelor, înaintarea cu scutul semimecanizat. Momentul cel mai dificil a fost montarea blocstaturilor, adică şinele pe care alunecă scutul până intră în masiv. N-am mai făcut aşa ceva.
Ele trebuiau fixate în beton armat pe aliniamentul strict al tunelului. O abatere de câţiva milimetri ar fi condus la abaterea tunelului de la direcţia stabilită. Ne-au trecut toate năduşelile de emoţie până ce măsurătorile finale ne-au confirmat că am scos aliniamentul perfect. După această primă experienţă puteam monta blocstaturile cu ochii închişi.

— Sunt de aceeaşi părere, nea Ilie, îl tachinează prieteneşte inginerul Statulescu. Dar, ia povesteşte dumneata întâmplarea aia cu automalaxorul care era să se răstoarne în calea trenului.

Maistrul Petreanu prinde culoare în obraji.

*

...În apropierea liniei ferate care leagă Capitala de Olteniţa se construieşte o cantină. Câteva echipe tocmai toarnă fundaţia care merge paralel cu linia ferată. A sosit automalaxorul încărcat cu beton. Începe turnarea. În clipa aceea, pământul, îmbibat cu apa ploilor, care căzuseră vreme de o săptămână, cedează, automalaxorul începe să se încline spre linia ferată. Roţile se cufundă în terenul desfundat. Răsturnarea nu mai poate fi oprită. Dar maşina se opreşte singură, în poziţia înclinată. Roţile au ajuns la teren solid. Maistrul Petreanu, ceilalţi constructori ştiu că trebuie să sosească trenul de Olteniţa. Atunci, vibraţiile din sol, provocate de viteza trenului, vor provoca, oricum, răsturnarea.

Betonul nu mai poate fi evacuat în această poziţie. Automalaxorul s-a oprit. Mult sânge rece îi trebuie maistrului Petreanu în această împrejurare. Dar bine că nu-i lipseşte.

*

— Nu aveam cu ce s-o redresăm — povesteşte el —

pentru că, încărcată, maşina are peste zece tone. Am luat două buldozere cu cabluri puternice şi am îndreptat-o, iar cu alt buldozer am tras-o înapoi. Şoferul, Ilie Şerban, n-a coborât. Îi era teamă să n-o dezechilibreze şi mai mult. Sudoarea îi năpădea fruntea de spaimă. Pe mine însă groaza era cât un bivol. Pentru că eu răspundeam de tot ce se întâmplă. Inginerul Stătulescu era undeva prin apropiere, dar nu l-am chemat. Îmi era ruşine. Eu trebuia să prevăd eventualitatea cedării terenului din preajma liniei ferate. În sfârşit, buldozerele s-au pus în mişcare. Unul dintre ele îi menţinea poziţia, iar celelalte două o trăgeau. Dinspre Olteniţa se auzea fluierul trenului de ora paisprezece şi treizeci şi cinci. Trenul a trecut pe lângă noi, cu viteza lui normală. Băieţii, ca de obicei, au făcut semne de salut, cu mâna, călătorilor din vagoane...

— Ce experienţă de viaţa aţi câştigat pe acest şantier?

— Aş zice că marea corectitudine. Aceasta e o lucrare care nu suportă nicio greşeală.

— Care este omul din subordinea dumneavoastră căruia aţi vrea să-i semene toţi ceilalţi?

— Cred că şeful de echipă, Ion Marcu. A venit de pe Lotru, cu ceilalţi mineri. Cum să spun? E foarte vrednic, foarte tenace. N-ar putea pleca acasă înainte de-a termina treaba începută, nici dacă ar auzi că îi arde casa. E un om care, atunci când stă, spune că e bolnav, suferă. Are doar 28 de ani. E şi un camarad adevărat, gata să-şi dea şi cămaşa de pe el pentru a ajuta un coleg. Nu câştigă mai mult ca ceilalţi, dar se chiverniseşte mai bine, are întotdeauna bani ca să-i împrumute pe cei care îi cer. E veşnic nesătul de învăţătură. Pe Lotru, făcea zilnic mulţi kilometri pe jos pentru a urma liceul seral la Voineasa. E singurul miner cu liceu din formaţie. Tot din dragoste pentru meserie a urmat, în Valea Jiului, un curs de salvatori-mineri. Poate s-a gândit, că s-ar simţi vinovat dacă vreun ortac al său ar fi în primejdie şi el nu l-ar putea ajuta. Are treizeci şi cinci de oameni în echipă, dar el munceşte mai mult ca oricare dintre ei, deşi, ca şef de

formaţie, nu-i obligat să stea permanent în frontul de lucru. Ştie să-şi organizeze munca şi locul de muncă, în aşa fel încât nimic să nu-i lipsească echipei. Când îl întâlneşti după programul de lucru, zici că e student, aşa de curat şi îngrijit se poartă. Nici n-ai bănui că abia a ieşit din subteran, că abia şi-a lepădat salopeta murdară de noroi. Aşa cum se poartă şi munceşte el, aşa îi învaţă şi le pretinde să se poarte şi să muncească şi ortacilor lui. Pentru că-i bun la suflet, ca şi la judecată. Mereu îmi zic: ce minunat ar fi să avem pe şantier numai oameni ca el sau ca ceilalţi care îi seamănă!

noapte de literatură fantastică

S-au stins ultimele lumini din ferestrele caselor din Grozăveşti. E târziu şi afară viscoleşte. Nici studenţii din căminele învecinate nu mai zăbovesc în tovărăşia cărţilor, nici clipocitul Dâmboviţei îngheţate nu se mai aude. În barăcile constructorilor nefamilişti ai metroului, montate în apropierea ultimei staţii de pe acest tronson, forfota s-a potolit demult. Băieţii din schimbul doi s-au culcat, obosiţi, cei din schimbul de noapte au coborât în fronturile de lucru din subteran.

La etaj doar, în dormitorul „albastru”, nimeni nu doarme. Stau toţi pe întuneric, sub păturile călduroase şi ascultă o poveste. Pe rând, seară de seară, fiecare dintre ei trebuie să povestească întâmplări din viaţa lui sau a altora, de pe şantierele unde a umblat sau din satul natal, poveşti noi, ori poveşti vechi, trăite sau auzite, numai să nu fie din

cărţi şi să nu fie cunoscute.

— În seara asta, Uibar, este rândul tău, spune careva şi liniştea se lasă îndată în toată încăperea.

Dinspre fundul dormitorului, cel chemat îşi drege glasul, tuşind uşor şi începe aşa...

După cum ştiţi, cu sunt din Maramureş. O *poveste de prin părţile noastre vreau să vă spun.* O *poveste adevărata despre un constructor de case, case mândre din lemn, cum nu se mai fac astăzi, dar care multă vreme au stat de fală satelor pe unde umbla şi construia marele meşter. Niciuna nu semăna cu alta, dar toate se cunoşteau că ieşiseră din mâinile şi din securea lui. Aveau o anume măreţie şi seninătate, de parcă toată lumina zilei o adunau în ferestrele lor. Nu erau nici prea mari, nici prea mici, potrivite cum nu se poate mai bine cu nevoile gospodarului. Când te uitai la ele, privirea ţi se odihnea bucuroasă pe acoperişurile de şindrilă, avântate spre cer şi pe stâlpii pridvoarelor ciopliţi în şase feţe şi împodobiţi în crestături. Ai fi zis că te îmbie să le treci pragul şi să dai bineţe fericitelor gazde. Pentru că în casele ridicate de el se ştia că va sălăşlui fericirea şi buna înţelegere. Nu se tocmea să construiască nici la cei răi, nici la cei bogaţi, lucra numai din plăcerea de-ai ajuta pe săraci.*

Venea în ograda gospodarului şi câteva zile nu făcea altceva decât urmărea mersul soarelui şi a umbrelor, direcţia vânturilor şi bătaia ploilor şi numai după aceea fixa poziţia casei cu faţa şi ferestrele spre răsărit şi miazăzi, să primească în odăi lumină şi căldură cât e ziua de mare, să fie ferite toamna şi iarna de ploile piezişe şi viscolele aspre. Alegea apoi lemnul după trebuinţe; care pentru stâlpi, care pentru grinzi, care pentru pereţi şi căpriori, după o ştiinţă numai a lui. „Dacă talpa e bine făcuta, din lemn drept şi sănătos, doborât pe ger din partea cea mai însorită a pădurii, *spunea meşterul,* dacă e bine cioplită şi bine încheiată, atunci casa nu va avea niciodată moarte.” *Vorbea despre talpa casei ca despre reazămul lumii. Undeva, la capătul tălpii, într-un loc*

ascuns, el făcea cu securea două crestături verticale şi alăturate şi încă una, împreunându-le orizontal deasupra ca un arc de triumf sau ca o poartă a sărutului. Era semnul lui de meşter constructor.

Toată viaţa n-a cioplit altceva. Urca o dată cu casa, aşezând sub el lemn după lemn până ce ajungea sus în vârful acoperişului. Atunci şi casa era gata. Cobora apoi, după săptămâni de trudă, şi se aşeza în faţa ei şi o privea ceasuri în şir, în tăcere adâncă. „De ce te uiţi la ea cu atâta luare aminte? *îl întrebau oamenii, şi el le răspundea, ca într-un legământ cu el însuşi:* „Ca s-o pot uita şi nicicând să nu mai fac una la fel”. *Aşa şi era. Nicio casă cioplită şi ridicată de mâinile lui nu semăna cu alta şi nimeni n-ar fi putut spune care dintre ele e mai frumoasă şi mai arătoasă.*

Pe timp ce îmbătrânea, meşterul se grăbea tot mai mult, avea tot mai mare spor, de parcă întinerea ca Făt-Frumos din poveste. „De ce grăbeşti aşa?” *îl întrebau oamenii, şi el le răspundea:* „Pentru că mi-a mai rămas prea puţin timp şi prea multe case de construit”.

În nopţile de vară dormea sub cerul liber, pe micul lui şantier, cu privirea cufundată printre stele, potrivindu-şi în gând viitoarele case. Nimeni nu ştia că, de fapt, el nu doarme cu adevărat, ci construieşte fără odihnă. Toate gândurile lui erau pline cu case, orânduite frumos în lunci şi poieni, pe sub nuci bătrâni şi în livezi cu pruni, pe culmi liniştite de dealuri, între răsăritul şi apusuri de soare şi lună. Cu nimeni nu vorbea despre casele lui viitoare şi nu-i spunea nimănui dinainte cum va arăta casa pe care avea să i-o facă. Credinţa lui aceasta era, şi cu această credinţă lucra, că fiecare casă pe care o visează şi pe care o înalţă, el o dăruieşte oamenilor ca pe un dar de inimă, ca pe un dar cu care s-a îndatorat faţă de ei, pentru toată viaţa.

De la o vreme, însă, lumea a început să se schimbe. Casele din piatră şi din cărămidă, cu fundaţii din beton şi fără tălpi, luau locul celor din lemn, iar bătrânul meşter rar mai găsea de lucru în meseria lui. Numai că şi casele din

piatră şi cărămidă aveau nevoie de acoperiş şi nimeni nu se pricepea mai bine ca el la această treabă. „Dacă acoperişul e bine făcut, căpriorii temeinic legaţi între ei, *spunea meşterul,* casa nu va avea niciodată moarte. Acoperişul pentru casă e ca cerul pentru pământ”. *Oamenii ştiau câtă dreptate era în vorbele lui.*

Nu mult după aceea, iarăşi s-a schimbat ceva. Începuseră să se construiască case cu etaje şi, în loc de acoperişuri, terase drepte, largi. Bătrânul meşter se uita în jurul lui şi vedea numai ziduri reci de beton şi credea că nu-i decât un vis urât, un coşmar care se va spulbera ca o ceaţă la răsăritul soarelui. Dar în adâncul sufletului înţelegea că îşi terminase de-acum treaba pentru totdeauna, nimeni nu mai avea nevoie de securea şi meşteşugul lui.

Abia acum a băgat de seamă că a umplut satele din jur cu case pentru veşnicie, numai pentru el nu şi-a făcut o casă. Poate nici n-a avut trebuinţă de ea până acum, căci viaţa lui s-a petrecut trecând de pe un şantier pe altul, de la o casă la alta, ca un aducător de daruri şi fericire pentru alţii. Oamenii, luaţi cu multe treburi, prinşi cu ale lor, au uitat că meşterul n-avea casa lui şi n-avea unde trage, acum la bătrâneţe. Unii l-au chemat să rămână la ei, dar el le mulţumea din cap şi se zăvora în gândurile lui.

Într-o zi şi-a luat securea şi s-a dus în pădure. A străbătut-o în lung şi în lat, făcând câte un semn uşor pe arborii care îi plăceau. „Acesta-i pentru talpă, acesta pentru grinda, cel de colo pentru cornişe, ăştia pentru pereţi şi ăştia pentru acoperiş.” *A început să-i doboare, la timpul potrivit din iarnă, când seva copacilor e îngheţată sub coajă, când rădăcinile dorm în pământ. Primăvara, de cum s-a făcut ziua, s-a apucat să-şi ridice o casă de lemn pentru el. Lucra din zori până în noapte şi noaptea pe lumina lunii şi a stelelor, lucra şi casa creştea ca din pământ. Micuţă, ca o jucărie, cu pridvor şi stâlpi ciopliţi în feţe şi înfloriţi în crestături, cu două ferestre ca doi ochi de soare, cu acoperişul înalt, avântat spre cer. Oamenii se*

opreau în drum şi-l priveau cum munceşte, se minunau de frumuseţea casei şi se întrebau: „Până unde vrea bătrânul să ajungă cu acoperişul lui, iată a trecut de coroana nucilor, e aproape de vârful plopilor şi tot îl mai înalţă şi nici măcar scară de coborâre nu şi-a făcut?” *Bătrânul nu-i auzea şi nu le răspundea. Urca mai departe cu acoperişul casei, un acoperiş cum nu mai înălţase, mai sus de vârful plopilor, mai sus de casele de piatră şi cele cu etaje, de unde să-şi poată privi în voie tot ce construise de-a lungul vieţii lui.*

În dimineaţa zilei următoare, oamenii din sat au văzut casa gata. Împrăştia lumină şi miros de răşină, din şindrila albă, de curând cioplită. Numai pe bătrânul meşter nu-l vedeau nicăieri. L-au căutat peste tot şi l-au strigat, dar el nu se arăta şi nu răspundea. Parcă îl absorbise văzduhul, de pe cel mai înalt acoperiş cu care s-a ridicat vreodată deasupra pământului...

*

Câteva clipe, în dormitorul constructorilor, tăcerea adâncă n-a fost de nimic tulburată. Apoi, într-un târziu, cineva vorbeşte.

— Mă cheamă Paulin Olimpiu şi sunt din părţile Haţegului, dintr-un sat de pădureni, unde portul şi obiceiurile dacilor sunt poate cel mai bine păstrate. Dar povestea pe care vreau să v-o spun n-are nicio legătură cu strămoşii, poate doar dragostea ce-au moştenit-o pădurenii noştri pentru cai, căci despre un mare iubitor de cai şi mare gospodar vreau să vă vorbesc. El a trăit cu multă vreme în urmă, dar oamenii cei mai bătrâni şi-l amintesc şi astăzi.

Omul acesta, Simion îl chema, moştenise o herghelie destul de mare de la părinţii lui, pe care şi-o mărise mereu, dar numai din prăsilă proprie. De aceea şi caii semănau toţi unul cu altul, negri ca tăciunele, cu stea albă în frunte şi cu copitele din urmă de asemenea albe. Ambiţia lui de-o viaţă era să ajungă la o sută de cai. Se apropiase de multe ori de sută, dar n-o atinsese niciodată. Ba se întâmpla să

dea o boală, ba lupii sau urşii să spintece câţiva dintre ei, ba, speriaţi, să cadă în vreo prăpastie şi, ca un făcut, suta nu se împlinea. De multe ori ajunsese la nouăzeci şi nouă dar al o sutălea se năştea mort. Omul înnebunea de ciudă şi de neputinţă. Îşi ocăra slugile, le sporea numărul, făgăduia daruri mari când se va naşte al o sutălea mânz, nici ei nu mai ştiau cum să îngrijească mai bine herghelia, dar în zadar. Într-o zi, Simion l-a chemat la el pe cel mai bătrân dintre slujitori şi-l întreabă:

— „Ce zici că trebuie făcut?”

— „Slujbe, stăpâne. Slujbe şi descântece de vrăjitorie, pentru că pe casa ta e un blestem. Mintea mea nu poate vedea altminteri”, *şi-a dat, credincioasa slugă, părerea.*

Simion n-avea altceva de făcut decât să încerce şi acest sfat. L-a chemat pe preot să facă slujbe în grajduri pentru alungarea duhului rău şi a blestemului, să binecuvânteze animalele. Babele vrăjitoare au câştigat şi ele câte un ban din nenorocirea lui. După toate acestea, aştepta să se întâmple minunea. Dar minunea nu, se arăta. Pentru luna florilor trebuiau să fete cinci iepe. Dacă niciun rău nu s-ar fi abătut peste herghelie, bucuria şi liniştea ar fi coborât în sufletul şi casa lui Simion. Dar, cu câteva zile înainte de a se împlini sorocul primei iepe, într-o noapte cu furtună, un trăsnet a căzut peste grajdul cailor. Până au alergat slugile să scoată animalele, câteva dintre ele arseseră de vii. Simion a chemat preoţii din toate satele din jur şi a mai plătit un rând de slujbe şi rugăciuni în altare. Îmbătrânea de ani, se apropia de sută şi căzuse la pat. Cel mai mult nu-l doborau anii şi boala, ci durerea şi neînţelegerea nenorocirii. S-a spovedit el însuşi, şi-a dat în grija bisericii toate păcatele pe care le credea păcate, dar blestemul se lipise parcă de casa lui ca lutul de perete.

Trecuse vara şi speranţele îi reveniseră. Nu s-au mai prăpădit alţi cai şi în curând trebuiau să fete alte câteva iepe. Aşa a fost. Pe la culesul viilor, când începuse să cadă bruma şi îngrijitorii se pregăteau să coboare herghelia din poienile munţilor, o iapă aduse pe lume o mânză albă ca

spuma laptelui. În sfârşit, herghelia se rotunjea la o sută de cai. Mânza era de o frumuseţe nemaivăzută şi ca un semn bun. Îngrijitorii spuneau că e lucru dumnezeiesc, căci până atunci nu se mai născuse niciun mânz de altă culoare, decât negru, cu stea albă în frunte, ca părinţii lor. Slugile mai tinere însă ştiau că iepele lor s-au învăluit pe câmp şi cu alţi armăsari, oricât s-ar fi îngrijit ei să le ţină departe de corcituri. Ba unul susţinea că mânza seamănă, cum nu se poate mai bine, cu unul dintre armăsarii notarului din satul vecin, care păscuseră o vreme prin apropierea păşunilor lui Simian.

„Oricum, *spune bătrână slugă,* e o mare bucurie pentru stăpânul nostru şi trebuie să-l înştiinţăm cât mai iute cu putinţă."

Îl cheamă la el pe feciorul cu care slujea şi-i spuse ce are de făcut:

„Ia-l pe Flacăra munţilor şi aleargă ca vântul. Nu te opri nici pentru apă, nici pentru iarbă, că-l cunosc ca pe cel mai neobosit dintre armăsari, şi da de veste stăpânului că visul său s-a împlinit şi are acum o sută de cai, ca o sută de luceferi".

Feciorul făcu întocmai. Încalecă şi porni pe deşelate peste curmături, către sat, să ducă bucuria cea mare în casa gospodarului. Soarele se apropia de amiază când zări satul. Călărise de câteva ceasuri şi era mort de oboseală, şi el, şi calul, dar nu-şi îngădui niciun răgaz. Intră ca o furtună în sat şi galopă spre casa stăpânului. Oamenii îl priveau miraţi. Când ajunse, văzu că poarta era dată în lături şi în curte trebăluiau o mulţime de oameni. Câţiva bărbaţi ciofoastăne groase de brad. Armăsarul necheză speriat şi se ridică pe picioarele din spate.

— „Stăpânul are o sută de cai", *strigă tânără slugă, şi oamenii din curte se opriră din lucru şi-l priviră tăcuţi.*

— „Stăpânul a murit", *îi răspunse unul dintre cioplitori şi toţi îşi văzură mai departe de lucru.*

Mulţi din urmaşii cailor lui mai pasc şi astăzi, slobozi şi aproape sălbăticiţi, prin poienile şi curmăturile din Parâng

şi Retezat...

*

— O poveste oarecum asemănătoare am auzit şi eu, la noi în Mărginimea Sibiului, spune careva din capătul celălalt al dormitorului, mimai că e vorba de un cioban. Şi el a trăit mai demult, dar faptele şi întâmplările ciudate nu se uită uşor. Ciobanul acesta a plecat într-o dimineaţă de martie, tulburată de ultima fulguire, cu micul său ciopor de oi în susul unei costişe a Carpaţilor şi de atunci nimeni din sat nu l-a mai văzut multă vreme. Tatăl lui murise în iarna aceea şi flăcăul rămăsese singur cu cele câteva zeci de oi. Mai toată copilăria şi-a petrecut-o în munţi, la stână, iernile acasă erau prea scurte şi chemarea curmăturilor, cu ierburile fragede, se făcea simţită de cum sfârşea februarie. Carte nu deprinsese, căci nu-i era de trebuinţă, păstoritul îşi avea propriile legi pe care el nu le încurca niciodată.

Cât a trăit bătrânul, nu se îndepărta de munţii ştiuţi, dar acum nimic nu-l mai oprea să-şi mâie mica turmă încotro s-o nimeri păşune mai bună şi apă mai limpede. A trecut repede primăvara şi vara, cu călduri potolite de înălţimi şi, către toamnă, când dinspre câmpii se ridică aromele tari ale viilor coapte, s-a lăsat la vale către un râu cum nu mai văzuse, lat, adânc şi învolburat, dincolo de care i se păruse lui că strălucesc, în bătaia asfinţitului, ierburi bogate. S-a tocmit cu un pescar să-i treacă oile cu barca, pescarul i-a spus ceva în legătură cu graniţa, dar ciobanul nu învăţase geografie, nu ştia de aşa ceva, credea că barcagiul e nemulţumit cu plata şi i-a mai dat ceva pe deasupra. Dincolo de apa aceea mare, căreia pescarul îi spusese Dunăre, era, ce-i drept, păşune bună, dar curând veniră zăpezile. A iernat într-un sat. Se încruntase el, auzind pe unii vorbind vorbă neînţeleasă, dar cei mai mulţi vorbeau, acolo, lângă Dunăre, ca el, româneşte şi se mulţumea doar să nu-i bage în seamă pe ceilalţi. Gazdele îi spuneau că sunt sârbi, dar lui puţin îi păsa, îşi vedea mai departe de turmă. Iarna n-a ţinut mult şi oile şi-au ridicat boturile

umede, din grămezile cu fân, către izurile crestelor. Fătaseră, turma crescuse încă n dată pe cât fusese. Ciobanul a mânat-o înainte.

Nu mai fusese prin aceste locuri, dar i se părea că sunt aceiaşi Carpaţi în care copilărise, pentru că păşunile, pădurile, pâraiele repezi pe care le întâlnea erau toate la fel. Singura busolă după care se orienta erau soarele şi păşunea, şi cu cât se adâncea spre soare-apune cu atât găsea păşuni mai grase.

În următoarea toamnă, se oprise într-un alt sat de munte, şi iarăşi s-a mâniat puţin când a auzit cum vorbesc oamenii de-acolo. Chiar l-a luat pe unul la întrebări: „Ascultă, de ce zici «pimint» şi nu «pământ?» ” *Omul încercase să-i explice că aşa spun ei,* aromânii, *şi ciobanul n-a mai stăruit. Îl lăsau indiferent explicaţiile cu* aromânii, *cu* albanezii, *cu* Marea Adriatică, *care se vedea de pe vârfuri, tainică şi nesfârşită. Primăvara, cu turma încă o dată pe atât de mare, a pornit mai departe pe urmele soarelui şi tot mai mult se obişnuia cu convingerea că nu poţi pretinde ca toţi oamenii să vorbească la fel. La urma urmei, se înţelegea bine cu ei şi era mulţumit în buna lor tovărăşie. Anotimpurile se succedau unul după altul şi el nu le ţinea socoteală, turma ajunsese la sute de oi.*

Când poposise mai târziu, în Munţii Alpi, *cum aflase că li se spunea în partea locului, îşi luase două ajutoare şi iarăşi era puţin nedumerit de felul în care vorbesc aceştia, şi-i zice îndată unuia dintre ei:* „Spune, frate, cum spun şi eu: «munte», nu «monte», «câine» şi nu «cane». Şi ce tot îi dai înainte cu «la capra» când capra e capră toată ziua?”. *În cele din urmă, termina prin a zice el ca oamenii de acolo şi, fără să-şi dea prea bine seama, învăţase italiana şi era sigur că se afla tot în apropierea casei, tot printre ai săi.*

Au mai trecut câteva anotimpuri, turma ajunsese la câteva mii de oi şi îşi angajase alte ajutoare. Păşunile îl ademeneau, fără încetare, spre soare-apune. Auzise că s-ar afla în Franţa, dar asta nu-l tulbura, se învăţase cu denumiri care de care mai noi pentru el, dar se simţea pe

picioarele lui, stăpânul turmei sale şi al păşunilor pe care le păşteau berbecii şi mioarele, că tot cam la fel vorbesc şi francezii, dar „parcă mai pe nas, mai fudul, mai repezit”. *Îi plăceau la fel demult şi după vreo două rotiri de anotimpuri nu mai avea niciun dubiu că vorbeşte aceeaşi limbă ca şi ei.*

Când, mai târziu, ajunsese în Spania, se pornea să-i muştruluiască pe cei din preajmă-i: „De ce spui «ierba verde» şi nu «iarbă verde», cum e bine, *îl lua la rost pe un cioban spaniol,* de ce berbecului îi spui «Carnero»? Ştiu eu de ce. Pentru că mereu îţi stă gândul la carnea lui”. *Dar ca şi până acum, tot el era cel care se corecta după localnici, şi limba lor devenea limba lui.*

S-a întâmplat însă că se pornise războiul. În munţii unde îşi păştea turmele, începuseră lupte şi bubuituri de tunuri. A simţit atunci, pentru prima dată, frica. Într-o zi, a fost luat de nişte soldaţi şi dus în faţa unui superior de-ai lor. Acesta i-a pus în spate o raniţă plină cu bani şi i-a spus că de-acum toată turma va fi a armatei sale, pentru hrană şi cojoace.

Nu mai avea ce face în munţi fără oi. S-a întors, tot pe urmele oilor, pe potecile bine ştiute ale munţilor, cu raniţa grea de aur şi cu sufletul apăsat de pierderea turmelor. În jur nu mai era linişte, văile gemeau de bubuiturile tunurilor.

După răsucirea de două ori a osiei cereşti a ajuns la Dunăre şi, într-o cădere de seară, răscolită de întâiele zăpezi, cobora şi el în sat, o dată cu ceilalţi ciobani şi nimeni nu i-a băgat de seamă lunga absenţă. Şi-a cumpărat în primăvara următoare alte turme şi alţi câini flocoşi, şi-a luat alţi baci şi, după ce i-a pornit spre păşunile înălţimilor, el s-a aşezat la rădăcina unui stejar să se odihnească. Acolo, la răsăritul turmelor, pe crestele Carpaţilor...

*

În ferestrele dormitorului băteau zorii târzii ai unei noi zile de iarnă. Pe scări se auzea tropot de bocanci, forfota schimbului care pleca pe şantier.

Într-o zi din vara anului 1978, lotul pe care îl conduceţi, inginer Cincinat Petculescu, a terminat construcţia celei mai frumoase lucrări la care aţi participat până atunci, după cum singur mi-aţi mărturisit, staţia de călători „Izvor”, elegantă şi monumentală, un autentic palat subteran. Eraţi emoţionat şi fericit ca un copil, pentru că încă un examen greu, dacă nu cel mai greu de până atunci, fusese trecut cu bine. Dar, când arhitectul dă la o parte schelele de pe construcţia în care şi-a zidit toată iubirea şi durerea lui, îşi priveşte poate opera cu teama răscolitoare că îi va descoperi defecte, că ceea ce ieşise din mintea şi mâinile lui nu e cu totul perfect; sentimente de uşurate şi nelinişte, de bucurie şi îndoială se învălmăşesc în fiinţa lui, ca apele sub praguri de munte. Când grădinarul îşi termină de săpat şi orânduit grădina, negreşit îşi întoarce privirea peste straturile aliniate cu grijă şi măiestrie, cu aceleaşi sentimente contradictorii de mulţumire şi incertitudini, de speranţă şi reţinere. Când poetul pune punct poemului la care a trudit greu şi îndelung, oricât de mult l-ar fi şlefuit, recitindu-l, de la început la sfârşit, va găsi, în armonia şi fluenţa lui, dezacorduri, poate inexistente în realitate, dar bănuite în autoexigenţă sa. Pentru că veşnica nemulţumire de sine este condiţia morală esenţială a creatorului adevărat.

O staţie de metrou nu-i mai mult decât o staţie de metrou, în care călătorii aşteaptă cel mult nouăzeci de secunde, timp suficient pentru a judeca munca de ani de

zile a constructorilor. Dar, pentru dumneavoastră, era un început şi de reuşita lui depindea starea sufletească, curajul, încrederea cu care cei care nu mai construiseră niciodată lucrări subterane, staţii şi tunele de metrou vor merge mai departe, deschizând, pe sub străzile şi casele oraşului, viitoarele magistrale ale Metropolitanului nostru, aşa cum le-au gândit şi proiectat specialiştii.

Se însera. Ar fi trebuit să mergeţi acasă unde vă aşteptau soţia şi copiii, să vă odihniţi. Dar emoţia încheierii lucrărilor la acest obiectiv era prea puternică şi doreaţi s-o trăiţi în mijlocul celor cu care aţi îndurat toate privaţiunile, toate amărăciunile şi bucuriile timpului îndelungat pe care l-aţi petrecut pe şantierul plin de atâtea surprize neplăcute, din vecinătatea Dâmboviţei. L-aţi chemat pe maistrul Ion Ghinea şi i-aţi propus o plimbare pe jos.

„Hai, să vedem şi noi ceea ce am făcut în toate aceste luni. Toţi ne-au văzut lucrarea, numai noi n-am văzut-o."

„E o idee", v-a răspuns Ion Ghinea, şi aţi pornit pe jos prin tunel, din „Elefterie" până în „Piaţa Unirii", cale de câţiva kilometri.

Aţi mers încet, oprindu-vă des, la fiecare punct al lucrării, unde vă aminteaţi o întâmplare, un eveniment şi încercaţi acum să-l rememoraţi, să-l retrăiţi. Pentru că au fost multe întâmplări, tot atât de multe câte necunoscute apăreau în solul pe care îl răscoleaţi. Unele neplăcute, altele pline de haz, dar acum toate vi se par fireşti şi nostalgice. Nu eraţi prea bine organizaţi la început, colectivul nu se formase încă, aveaţi destui pe şantier care nu ştiau de disciplină şi ordine, uitau că lucraţi în oraş, sub ochii oamenilor şi ai autorităţilor, şi atunci, încercaţi să-i ţineţi în mână, să-i disciplinaţi, să scăpaţi de cei care n-aveau chef de muncă, să vă impuneţi autoritatea, să le daţi propriul dumneavoastră exemplu.

Aveaţi maşina aceea veche, „Austin", cu nacelă şi braţ hidraulic de ridicat, care iarna pornea greu şi de fiecare dată intra cu întârziere în frontul de lucru, până ce mecanicul reuşea s-o încălzească. Fără ea, treaba mergea

încet şi asta vă nemulţumea şi vă îngrijora. V-a venit o idee. În dimineaţa următoare, v-aţi sculat mai devreme ca de obicei şi aţi venit pe şantier cu un ceas înaintea mecanicilor. V-aţi urcat pe maşina veche şi uzată, aţi pornit-o şi, la ora şapte, când au venit ceilalţi, maşina era încălzită şi mergea perfect. Mecanicul a luat-o în primire şi, ca niciodată, a intrat cu ea în frontul de lucru exact la ora la care trebuia să între. Dar mare lucru n-a înţeles, sau n-a vrut să înţeleagă. A doua zi, n-aţi mai venit s-o încălziţi, şi bătrână maşină, cu mecanicul ei, iarăşi au intrat cu un ceas mai târziu, în rând cu ceilalţi. A treia zi aţi repetat experienţa. Când mecanicul a venit la program, a găsit din nou maşina în stare de funcţionare perfectă. Tot n-a înţeles. Aţi mai încercat o dată. Acum parcă a priceput el ceva, dar n-a spus nimic. În dimineaţa următoare aţi venit, pentru a câta oară? cu un ceas mai devreme, pe şantier, ca să continuaţi „experienţa”.

Nu mică v-a fost surpriza când, de departe, aţi auzit maşina mergând, iar când aţi ajuns pe şantier, l-aţi văzut pe mecanic plimbând-o ca pe un cal la antrenament. Aţi râs amândoi, dar v-aţi bucurat că aţi câştigat un om.

„Suntem, după părerea mea, i-aţi spus la un moment dat maistrului de lângă dumneavoastră, la kilometrul 4. Îţi aminteşti prin ce am trecut aici?”

„Cum, nu? Atunci, noaptea, cu spraiţurile, când dulgherii îşi terminaseră treaba mai repede decât ne aşteptam noi, găsindu-ne pe picior greşit. Trebuia să înălţăm spraiţurile şi nu aveam sculele necesare.”

„Norocul nostru că-l aveam pe inventivul meşter Marcel Petrache. El găseşte întotdeauna o ieşire din impas. «Ce facem?» îl întreb.

«Nu-i nicio problemă, tovarăşe inginer, îmi zice Petrache. Daţi dispoziţie să se găsească o soluţie şi se va găsi. Şeful trebuie doar să deschidă gura şi subalternul va executa». «La ce te gândeşti?». «O să vă arăt îndată», îmi spune el şi-l văd că aduce o maşină «Fadroma», pe care o foloseam la încărcat pământul excavat, şi ridică spraiţurile,

unul câte unul cu ea, le aşază în poziţia din proiect. Am vrut să-l opresc, să-i interzic improvizaţia nepermisă, dar am preferat să încălcăm instrucţiunile tehnice, ceea ce, oricum, nu afecta calitatea lucrării, decât să întârziem montarea spraiţurilor şi a cofrajelor. Altădată, tot aici în zonă, trebuia să batem în pământ carcasele de armatură la pereţii mulaţi. Nu lipsea pentru moment «ciocanul» special. Dacă îl aşteptam, pierdeam timp preţios. Maistrul Petrache are iarăşi o idee. «Lăsaţi-mă pe mine, tovarăşe inginer, şi o să vedeţi cum nişte drăcuşori le vor trage în jos, exact cât trebuie...». «Să te văd», îl aprob.

De data aceasta s-a folosit de cupa instalaţiei «Kelly», lăsând tija în cădere liberă. Inovaţia a mers, într-adevăr, foarte bine, dar i-am atras atenţia că nu vom «omologa» procedeul său."

Fireşte că n-aţi „omologat" astfel de improvizaţii, dar nici fără improvizaţii nu v-aţi putut descurca. Cât despre inventivul maistru Petrache Marcel, aveaţi şi aveţi cele mai calde aprecieri şi spuneaţi despre el că e un constructor total. De altfel, despre mulţi tovarăşi de-ai dumneavoastră, cu care aţi împărtăşit viaţa de şantier, mi-aţi vorbit ca despre nişte giganţi, capabili să mute, cu umerii şi credinţa lor, munţii din loc. Frumos mi-aţi vorbit despre tehnicianul Ion Ion, despre inginerul Mircea Stan, Ion Vătafu şi Ovidiu Crăciunescu, despre mecanicul Vladimir Kindiakov, şi atâţia alţii. Îi iubiţi şi-i stimaţi pe colaboratorii dumneavoastră, deşi de multe ori vă mai răstiţi la câte unul, mai ridicaţi tonul, dar, din câte spun ei, niciodată nu înjuraţi, cum se mai întâmplă pe şantiere, şi niciodată nu pedepsiţi pe nedrept.

De aceea, ei, la rândul lor, vă sunt ataşaţi şi vă stimează. Ei ştiu că, şi atunci când nu vă mai puteţi păstra calmul, când mai strigaţi la câte unul, le judecaţi faptele bune şi greşelile cu obiectivitate şi spirit de dreptate. Pentru ei, sunteţi un şef cu vocaţie. Cine ştie, poate acum, în această călătorie de la miezul nopţii, prin tunelul cu pereţii de beton netezi ca hârtia, vă gândiţi la fiecare din cei cu care

aţi răscolit, vreme de doi ani, adâncurile malurilor Dâmboviţei. „Cred că am ajuns la kilometrul trei. Îţi mai aminteşti ce au păţit aici maiştrii Agapciuc şi Aldoiu?”, l-aţi întrebat pe însoţitorul dumneavoastră. Dar el nu ştia, pentru că fusese atunci în concediu. I-aţi povestit: „Lângă instalaţia «Kelly», care săpa aici, aveam o groapă pe care o umpluserăm-ochi cu noroi bentonitic, ca să-l avem la îndemâna Maistrul Agapciuc era şi el, ca şi dumneata, în concediu, dar în ziua aceea a trecut pe şantier să vadă ce mai e nou. Era îmbrăcat într-un costum elegant, cu cămaşă albă şi cravată, de părea un inspector general. Se plimba cu mâinile în buzunare, fluierând, şi n-a observat groapa cu noroi. A căzut în ea. S-a făcut ca un drac. Îi intrase noroiul şi în urechi. Cei care l-au văzut se prăpădeau de râs. A ieşit numaidecât şi s-a dus direct sub duş. S-a îmbrăcat apoi în hainele de lucru ale unui coleg. În fine, hazul se terminase. După vreo jumătate de oră vine maistrul Aldoiu, care fusese plecat pe şantierul vecin după materiale. Auzise ce s-a întâmplat. Vine să vadă cu ochii lui groapa în care căzuse Agapciuc. Dar cum spuneam, groapa nu se prea deosebea ca aspect, plină cum era, de pământul cu praf din jur. Şi, deodată, Aldoiu «găseşte» groapa. Dar tot cu picioarele. I-am mai văzut doar capul şi umerii.
Noroiul dislocat se revărsase peste marginile gropii. «O găsişi?» îl întreabă, calm, mecanicul Georgescu. «Să vă ia naiba de tontălăi, strigă furios Aldoiu. N-aţi putut pune ceva peste ea?» Cel mai tare râdea Agapciuc...”

Despre acesta din urmă mi-aţi pomenit şi mie o întâmplare. Într-o zi s-a îmbolnăvit mecanicul de la instalaţia „Kelly”, şi nu aveaţi pe cine pune s-o supravegheze. Nimeni din colectiv nu avea specializarea cerută. Maistrul Agapciuc s-a oferit el. „Lăsaţi treaba asta pe seama mea”, a spus.

N-aţi avut nimic împotrivă. El era de specialitate electrician şi conducea o formaţie de electricieni, una dintre cele mai bune de pe şantier. Dar nu era omul care să vadă un utilaj sau o instalaţie că lucrează la un pas de el

şi să nu o cerceteze cu marea lui curiozitate şi pasiune, să nu-i înveţe numaidecât toate secretele, tot atât de bine ca un specialist. Aşa a ajuns să cunoască şi instalaţia „Kelly”. Cât a avut grijă de ea, a funcţionat perfect. Eraţi mulţumit, căci în felul acesta betonarea panourilor n-a stagnat, ba a mers chiar în ritmul cel mai bun. Pentru dumneavoastră, constructorii, aflaţi necontenit în luptă cu minutele, cu timpul, asta conta. Discontinuitatea, poticnelile, întreruperile vă scot din mână, vă ţin pe loc. A venit însă un control de la întreprindere şi v-a făcut observaţie. Aţi recunoscut că nu-i în ordine, că Agapciuc nu are autorizaţie, dar „are în schimb competenţă” spuneaţi dumneavoastră, dar parcă tot n-aţi scăpat fără mustrare.

O întâmplare plină de haz pe care mi-aţi povestit-o îl avea „erou” chiar pe bunul dumneavoastră prieten, Florea Cojocaru. Se lucra cu toate forţele desfăşurate, la staţia „Izvor”. Eraţi plecat de pe şantier pentru vreo oră, tocmai în momentul în care vă vizitase un funcţionar de la Administraţia domeniului public. I s-a adresat, din întâmplare, chiar lui Florea Cojocaru:

„Cine e şef aici?”

Florea Cojocaru şi-a tras casca pe ochi şi a răspuns plin de importanţa.

„Eu sunt!”

„Cum vă numiţi?”

Îşi spune numele, apăsat. „Oaspetele” de la ADP i-l trece pe un formular pe care i-l întinde şi pleacă. Cojocaru îl ia şi îl citeşte tacticos. Era o decizie prin care i se aplica o amendă pentru murdărirea unei străzi vecine pe care maşinile şantierului lăsaseră noroiul de pe cauciucuri. De atunci Florea Cojocaru n-a mai spus niciodată că e şef.

Străbateţi mai departe tunelul, fără grabă, ca într-o plimbare plăcută, odihnitoare.

„Cred că suntem în apropierea zonei Spitalului clinic”, îi atrageţi atenţia maistrului Ghinea şi poate gândul v-a dus la întâmplările petrecute aici.

Adâncime mare sub albia Dâmboviţei. Pereţii mulaţi se

află sub o neobişnuită presiune a malurilor. Apar semne că pereţii vor ceda dintr-o clipa în alta. Spraiţurile nu mai rezistă, încep să trosnească. Trebuie să se intervină repede. Constructorii nu mai aşteaptă dispoziţii. Acţionează din proprie iniţiativă. Dublează spraiţurile, înlocuiesc pe cele deteriorate, evacuează utilajele de care nu era nevoie în acel moment. Căderea pereţilor mulaţi a fost prevenită.Dar cu ce emoţii, cu ce eforturi!

În apropierea podului Haşdeu aţi trecut iarăşi prin clipe grele. Un perete s-a surpat în timpul turnării. Riscul de-a veni Dâmboviţa peste constructori vă speriase. Aţi lucrat ca în alarmă, cu improvizaţii, toată după-amiaza şi toată noaptea. A doua zi aţi reuşit să turnaţi un perete nou, definitiv. După aceea, necazurile au fost aproape uitate pentru că au venit şi destule satisfacţii. Porţiunea de tunel dintre staţia de ventilaţie şi intrarea în staţia„Eroilor” s-a excavat cu două utilaje în numai o lună de zile. O performanţă despre care s-a vorbit mult pe şantier. Ca şef de lot v-aţi mândrit cu oameni ca maistrul Ion Ghinea şi inginerul Pantelie Nedelcu, ca Mihai Ciopota, Ion Ungureanu, Enache Anghel, Constantin Măsală, Ion Filipescu — dulgheri, betonişti, nituitori de poduri, lăcătuşi, constructori de toate meseriile şi vârstele, dar de-o singură moralitate, aceea a lucrului bine făcut. „Am ajuns, cred, la kilometrul 5”, îi spuneţi însoţitorului, apoi vă lăsaţi în continuare copleşit de aducerile aminte: „1 octombrie 1975. Cariera mea de podar s-a încheiat. A început în 1964, când terminasem Facultatea de drumuri şi poduri din Iaşi. Am fost repartizat pe şantierul modernizării liniei ferate Braşov-Predeal. Poduri noi, consolidarea tunelelor, refacerea terasamentelor. Lucrări diverse, lucrări grele, sub presiunea timpului, mereu sub presiunea timpului pentru că circulaţia feroviară fusese întreruptă pe un fir, dar nu pentru mai mult de o lună de zile. O lună cum n-a mai fost, în care s-a dormit şi s-a mâncat pe şantier, în care s-a lucrat non-stop douăzeci şi patru de ore din douăzeci şi patru. S-a executat însă în

acest răstimp un volum de lucrări care, în condiţii normale, cu proiectanţi, cu analize de laborator, ar fi durat cei puţin jumătate de an. Am făcut noi totul, împreună cu inginerul Sandu Florea, şeful lucrării — cât de rari sunt oamenii de suflet şi caracter ca el! — de la proiectarea la faţa locului a fiecărui obiectiv şi încercările de laborator, până la cele mai mici detalii tehnice ale lucrărilor de artă. A urmat apoi podul de la Rucăr peste Dâmboviţa, cel dintâi după terminarea stagiaturii, dar şi cel mai impunător.

Ce-a urmat? Transferul la întreprinderea de construcţii căi ferate, şantierul unsprezece Bucureşti, lucrări de consolidare pe linia Pantelimon-Căţelu, pe linia Constanţa. Lucrări care nu se mai terminau, şantier cu oameni pestriţi care nu ştiau meserie şi care nu voiau să înveţe, care azi erau aici, mâine cine ştie unde, umblând după câştiguri uşoare. Am înjghebat, totuşi, în cele din urmă, un colectiv disciplinat, cu simţul răspunderii pentru ceea ce face. Cu acest colectiv am construit podul bascul de la Feteşti, lucrare unică şi complicată, de mare precizie.

Am trăit şi am lucrat în toţi aceşti ani sub semnul urgenţei. Toţi constructorii noştri trăiesc şi muncesc sub semnul urgenţei. Cum altfel? Dacă ne-am fi dezvoltat în ritmul anilor dinainte de război, am fi acum, fără îndoială, cu câteva decenii în urmă.

Anul 1968. În construcţiile civile apăruse o nouă metodă de glisare a blocurilor, care mă tenta. Am trecut la întreprinderea de construcţii şi montaje nr. 5. Mi s-a dat să torn în premieră, cu maistrul Oprescu, un bloc cu zece nivele, pe Colentina. L-am predat într-o lună şi jumătate. Faptul i-a uimit pe toţi. Formaţiei noastre i se prevedea un viitor strălucit, ceea ce s-a şi întâmplat, dar fără mine. La ICCF venise ca director inginerul Sandu Florea la care ţineam prea mult ca să nu mă întorc de unde plecasem. Cu el îmi plăcea cel mai mult să lucrez. Devenisem şef de lot. Podurile „Conţeşti”, „Pucioasa”, „Curcani”, extinderea staţiei C.F.R. Giurgiu mărfuri, podurile metalice de pe dublura traseului Bucureşti-Videle — să fie cu toate vreo

şaptesprezece — le-am construit cu lotul meu, care îmi place şi azi să cred că a fost un colectiv teribil, făcător de adevărate minuni.

Aşadar, 1 octombrie 1975. Aţi fost mutat de la poduri la Metrou. Vi s-a dat în primire conducerea unui şantier. Trebuia să turnaţi foarte repede pereţii mulaţi pe care să sprijiniţi un pod provizoriu pentru devierea traseului tramvaielor. Orice întârziere pricinuia gâtuirea circulaţiei în intersecţie. Vi s-au dat pentru săpat instalaţii româneşti, în premieră, care nici nu fuseseră probate, care se defectau des, se spărgeau furtunurile, se blocau. Acum ele merg ca un ceasornic, au fost puse la punct, dar atunci v-au dat multă bătaie de cap. Nu puteaţi turna niciun panou pe săptămână, pe când lotul vecin, al inginerului Nedelcuţ, care începuse cu câteva luni mai devreme, ajunsese deja la două panouri pe săptămână. Faptul acesta v-a ambiţionat şi v-aţi propus să turnaţi nu două, ci trei panouri pe săptămână, ceea ce însemna o... „sfidare”. Toţi ştiau cât e de greu, dacă nu chiar imposibil. S-au turnat peste o mie de panouri şi fiecare dintre ele au o istorie aparte pentru că s-a săpat şi turnat în necunoscut, într-un traseu accidentat, plin de surprize, traversat de cabluri telefonice, de canale vechi şi noi, de alte lucrări care trebuiau strămutate, refăcute. Şi, totuşi, la sfârşitul primei luni de la începerea lucrării, aţi intrat în ritmul pe care vi l-aţi propus. Vă mai amintiţi? Mi-aţi spus că, în sectorul dumneavoastră, uneltele şi instalaţiile nu se odihneau nici măcar o oră pe zi, ele treceau din mână în mână, de la un schimb la altul în flux continuu, într-o permanentă alertă; bate pene, fă injecţii de beton, sapă, montează cofrajele, decofrează, scoate apa... Locatarii din casele vecine cu şantierul strigau noaptea la constructori, să mai înceteze că nu se pot odihni. Aveau şi ei dreptate. Dar tocmai de aceea se grăbeau constructorii, ca să termine mai repede cu zgomotul, cu murdărirea străzilor şi încurcarea circulaţiei, de aceea n-aveau timp nici să-şi tragă răsuflarea.

Părea că fără necazuri şi dificultăţi nici nu se poate. Prima talpă sub radier — aţi turnat-o la 18 aprilie 1976. Era o premieră care, după grafice, urma să aibă loc abia în iunie. Loturile vecine au înţeles că mai devreme sau mai târziu le veţi ajunge, cu toate că ele lucrau cu instalaţii perfecţionate — cele româneşti din dotarea dumneavoastră începuseră şi ele de-acum să-şi spună cuvântul, cu toate că aveau de la început un avans considerabil şi cu toate că, în vara lui ’75, două luni aţi lucrat la înlăturarea stricăciunilor provocate de inundaţii, iar în sectorul dumneavoastră nu s-a turnat în acest timp niciun panou de beton. Aţi recuperat însă rămânerile în urmă, aţi refăcut podul „Mihai Vodă” mai repede decât îşi închipuia cineva.

Dar dificultăţile se înmulţeau mereu, tocmai când credeaţi că scăpaţi de ele. Aţi ajuns cu lucrările la casa aceea pentru care nu aveaţi aprobare s-o demolaţi. Au început alergăturile după aprobare la forurile în drept, apoi aşteptarea răspunsului, timp irosit. După aceea, aţi dat peste nişte galerii subterane, nici n-aţi priceput la ce v-ar fi servit, dar care v-au înghiţit tone de bentonită şi v-au ţinut pe loc, pentru a le închide, săptămâni bune. În aval de staţia „Izvor”, vă aşteptau apoi nişte rampe de dezăpezire, construite din beton armat şi care trebuiau aruncate în aer. Aţi chemat un artificier specialist, dar vi s-a părut că nu vine destul de repede şi aţi executat operaţiunea cu artificierul lotului dumneavoastră. Treaba a mers perfect, dar când, directorul întreprinderii, a aflat de „iniţiativa” dumneavoastră, se hotărâse să vă sancţioneze, i-aţi zis: „De ce să ne sancţionaţi? Pentru că am făcut o treabă bună?”

Intransigent în respectarea instrucţiunilor, generalul Constantinescu v-a iertat pentru că ştia cât de sufletişti şi entuziaşti sunt constructorii lotului, dar v-a atras atenţia, în felul său drept şi autoritar: „Să nu se mai întâmple”. L-aţi înţeles bine.

Ce-a mai fost după aceea? v-am întrebat. Mi-aţi povestit iarăşi de canale neştiute şi surprize imposibil de anticipat:

„Săpam deasupra unui astfel de canal, şi izvoarele ţâşneau din toate părţile ca nişte fântâni arteziene. Noaptea, în sectorul lotului vecin, un excavator greu de vreo patruzeci de tone a căzut în Dâmboviţa, prin lăsarea terenului. Două zile s-au trudit până l-au scos cu macaralele. Ca să nu ni se întâmple şi nouă aşa ceva, am bătut parplanşe metalice şi lucram sub protecţia lor. Ne poticneam la fiecare pas. Cupa instalaţiei de săpat se izbea de betonul canalelor ascunse, nu-l putea rupe, sau de trunchiurile de stejar care, stând sute de ani în nisip, au devenit mai tari ca betonul. Înaintam foarte încet şi gândul acesta ne obosea mai mult decât munca şi eforturile muncii de zi şi de noapte. Datorită unor fenomene complexe, în zonele largi, nu se pot face spraiţuri pentru că nu rezistă. Trebuia să recurgem la ancorări, care ne răpeau mai mult timp şi erau mai costisitoare. Apa şi circulaţia ne stânjeneau însă cel mai mult. La podul «Ştirbei Vodă» am muncit de vineri noaptea până duminică seara, fără să mergem acasă, pentru a-l reda circulaţiei. Când luni dimineaţa a venit primarul Capitalei să vadă cum stăm cu podul, tramvaiele şi maşinile circulau pe el ca mai înainte. Nu-i venea să creadă. După ce am scăpat şi de podul acesta, nimic, credeam noi, nu ne va mai sta în cale pentru a ajunge din urmă celelalte loturi de pe tronson.”

Era însă numai o speranţă, pentru că „stopurile” au apărut mult mai des decât se bănuia. La începutul lui octombrie, din cauza ploilor abundente, a cedat buşonarea unui canal colector — mereu aceste canale blestemate — şi ameninţa inundarea casetei metroului. Apa cu noroi începuse să curgă ameninţător. Dacă ajungea pe vatra tunelului, aşternută cu sute de tone de piatră spartă şi peste care urma să se toarne beton, toată această cantitate de piatră ar fi trebuit scoasă şi curăţată de noroi până la strălucire. Altfel, turnarea betonului n-ar fi fost acceptată. Aici nu s-a făcut nici cel mai mic rabat la calitate.

Salvarea nu putea veni decât de la colectivul lotului pe care îl conduceaţi. Ca un singur om, şaizeci de constructori

au intervenit pentru a opri, la nevoie cu palmele lor, şuvoaiele de apă. Era într-o sâmbătă după-amiază, zi scurtă, şi ploua intens. Aţi săpat mai sus, aţi obturat canalul, aţi evacuat apa care a pătruns în frontul de lucru. Aţi plecat acasă abia duminică dimineaţa. Bucuroşi însă că nici de data aceasta n-aţi fost înfrânţi.

A trecut iarna, a venit primăvara şi sectorul de tunel pe care îl aveaţi de făcut a fost gata o dată cu sectoarele celorlalte loturi. Mulţi au uitat că n-aţi început în acelaşi timp cu ei, că n-aţi avut condiţiile lor şi performanţa constructorilor dumneavoastră a trecut poate neobservată. Dar aceasta nici n-avea importanţă. De ajuns că dumneavoastră, inginer Cincinat Petculescu, şi cei câteva sute de constructori ai colectivului pe care îl conduceţi, aţi trecut, în faţa propriei dumneavoastră conştiinţe muncitoreşti, proba grea, cea mai grea de până acum, după cum mi-aţi mărturisit, pe care singuri v-aţi impus-o. Sentimentul personal al izbânzii, pe care toţi l-aţi trăit, v-a întărit în credinţa capacităţii dumneavoastră umane şi profesionale şi aceasta este răsplata cea mai plăcută.

Trebuie să fie de-acum foarte târziu, aproape de ziuă. Nici n-aţi observat cum s-au scurs minutele, orele. Se şi vede, undeva în faţă, o scânteie de lumină. E staţia de călători din Piaţa Unirii. Parcă vă pare rău că n-a mai ţinut călătoria.

Străbătând însă în această noapte traseul tunelului pe care l-aţi săpat, străbăteaţi de fapt o istorie seculară, pietrificată în vatra Capitalei, din care craniile încoronate ale voievozilor iradiază peste vremi şi generaţii iubire bărbătească de ţară şi neam. Niciodată acest pământ n-a avut odihnă. Din adâncuri de epocă a fost răscolit şi frământat, bătut în copitele cailor sălbatici ai cotropitorilor, pârjolit de flăcările aprinse de ei, răvăşit de furtuni, cutremure şi inundaţii. Dar de fiecare dată oamenii locului îl netezeau şi curăţau, îl stropeau cu apa vie a Dâmboviţei şi-l făceau să înflorească frumos şi mai abundent ca până atunci. Nicicând însă n-a fost arăt de

paşnic frământat în tăişurile târnăcoapelor voastre, ale constructorilor, şi-n cupele excavatoarelor, ca astăzi, când ne-am propus să durăm o Capitală pentru eternitate, un oraş al bucuriei şi viselor frumoase. Ţara vă ştie şi vă laudă. În fiecare stâlp de beton sau granit, în fiecare casă nouă, înălţându-şi etajele spre cer, în fiecare edificiu pe care ni-l dăruiţi, vedem câte o statuie de constructor.

după chipul şi asemănarea stejarilor

— Am aflat ca echipa de mineri condusă de dumneavoastră, tovarăşe Augustin Duncă, păstrează locul întâi, în întrecerea cu celelalte formaţii de lucru din tunelele cu plecare din staţia Titan, de mai bine de un an de zile. Drept să vă spun, pentru mine e de neînţeles cum se poate aşa ceva. Doar nu s-au adunat la dumneavoastră cei mai buni oameni, iar în celelalte echipe, cei mai slabi. M-aţi putea ajuta să înţeleg care vă este secretul prin care îi depăşiţi lună de lună pe ceilalţi?

— Nu cred că vă pot explica.

— De ce?

— Pentru că nu-s prea multe de explicat. Către sfârşitul fiecărei luni eu îmi arunc privirea în caietele maiştrilor şi văd cum stau celelalte echipe. Şi, atunci, le spun ortacilor: „Să facem cu ceva mai mult decât ei”. Şi facem.

— E atât de simplu?

— De zis e simplu. De făcut e greu. Pentru că şi ceilalţi şefi de echipe se uită în caietele maiştrilor şi la fel îşi îndeamnă şi ei ortacii. „Să depăşim măcar cu ceva realizările echipei lui Duncă.”

— Şi-atunci?

— Atunci hotărăşte capacitatea fiecăruia. Cine se organizează mai bine acela câştigă.

— Cum vă organizaţi dumneavoastră munca şi echipa mai bine decât alţii?

— Noi ne organizăm tot timpul. Adică în funcţie de solul peste care dăm. Într-un fel, dacă e sol nisipos, în altfel dacă e sol argilos sau cu apă. Trebuie ca omul potrivit să îndeplinească sarcina potrivită. Unii, la săpat cu târnăcoapele sau cu pikhamerele, alţii la încărcat şi aşa mai departe.

— Cum sunt oamenii din echipa dumneavoastră?

— Am, de toţi, douăzeci şi cinci. Din ăştia, cam opt, nouă sunt foarte buni: Panaite Roman, Simion Lateş, Traian Mihai, Mihai Tiba. Vreo trei-patru sunt răi de tot. Adică nu răi la inimă sau la minte. Vreau să zic că sunt cam slăbănogi. N-au vlagă în ei. Abia ţin lopata în mâna. Restul, ce au mai rămas, sunt buni.

— Totuşi aţi spus că trei-patru sunt „răi”. Care este sensul pe care îl daţi cuvântului „rău”?

— V-am spus. Sunt cam pirpirii, adică rău făcuţi. O să am mult de lucrat cu ei.

— Cum?

— Trebuie să-i ajut să-şi facă puţină forţă în braţe, să-şi lărgească puţin umerii. Doar îs tineri. Nici armata n-au făcut-o. Le şi spun mereu: „Munciţi mai cu suflet că altfel, în armată, o să vi-l pierdeţi în urma plutonului”.

— Deci, tot prin muncă vreţi să-i fortificaţi!

— Dar cum altfel? Prin munca dozată cu chibzuinţă. Şi odihnă raţională. Fără cârciumă, fără chefuri, fără fumat, fără nopţi nedormite. Bani au, pentru că am grijă să câştige corespunzător. Să mănânce bine, să se îmbrace şi să-şi pună câte ceva şi deoparte.

Înalt, spătos, frumos, un munte de om, un bărbat adevărat, Augustin Duncă este cunoscut printre minerii şantierului ca o forţă fizică capabilă să muncească, cu pikhamerul sau lopata în mână, zi şi noapte, fără răgaz şi

fără să se prăbuşească. Doar cei care îl cunosc foarte bine, care îi ştiu bine viaţa înţeleg de unde izvorăşte puterea trupului şi puterea inteligenţei, a cumpătării şi discernământului său.

— De la ce vârstă aţi început sa munciţi?

— La opt ani am fost slugă la un gospodar din satul în care m-am născut. Adică în Urisiu de sus, judeţul Mureş. Eram dintr-o familie săracă, cu mulţi copii, şi, ca să trăim, trebuia să muncim fiecare. Mă sculam cu noaptea în cap, urmăream zorii ca să sar din pat şi să scot vitele la păşune, să aduc apă, să tai lemne şi câte şi mai câte treburi nu ţineau de mine. La patrusprezece ani mă socoteam om în toată firea şi mă gândeam că pot câştiga mai mult decât simbria de la stăpân. Am plecat în Munţii Harghita la tăiat de pădure. N-am mai coborât de-acolo decât în 1954 când am primit ordinul de încorporare. Aveam douăzeci de ani, dar eram un om întreg. Pădurea m-a crescut, bag seama, după chipul şi asemănarea arborilor ei, chit că viaţa de tăietor de lemne, de stânjenar, cum ni se spunea, e poate cea mai grea cu putință. Dar ştiam că omul creşte şi se împlineşte prin truda trupului şi frământarea minţii. După venirea din armată, unde tânjeam după codrii mei, am alergat îndată înapoi în munţi. Securea şi joagărul mă așteptau pregătite. Am mai tăiat pădure până în 1958 când mai mulţi prieteni şi consăteni de-ai mei au răspuns unei chemări din Valea Jiului şi eu le-am urmat calea la Lupeni. De pe crestele munţilor am coborât la rădăcina lor, în abatajele de cărbune. M-am calificat ca miner. Lucram unde era cel mai greu, în sectorul patru, la înaintări. În 1961
s-a propus mai multora dintre noi să mergem pe Argeş, la construcţia hidrocentralei. Împreună cu prietenii şi consătenii mei, cu care formam o echipă — Emil Boloş, Teodor Grama, fraţii Simion şi Mihai Căşneanu, Ioan Vultur şi Vasile Pop, cumnatul meu, de care nu aveam să mă mai despart până azi — ne-am aventurat, aşadar, spre şantierul hidroenergetic de pe Argeş.

Am săpat acolo cu brigada mea — de aproape optsprezece ani sunt şef de brigada — galeria de la Cumpăna şi aducţiunea principala „Valea cu peşti”.

— Acolo aţi fost, din câte ştiu, decorat, pentru terminarea, cu câteva luni mai devreme, a unei lucrări de importanţa deosebită.

— Aşa este. Am fost distins cu „Ordinul Muncii”, clasa a III-a împreună cu alţi mineri şi constructori. Când s-a terminat ce-a fost mai greu pe Argeş, am plecat pe Lotru. Aducţiunea principală „Castelul-Rudăreasa”, aducţiunea „Hoteagu” le-am săpat tot cu brigada mea. Când şi pe Lotru s-a terminat ce a fost mai greu, am venit pe 15 iulie 1977 la Metrou.

— De aici cred că nu veţi mai pleca, că va mai fi de lucru mulţi ani, iar dumneavoastră vă apropiaţi de vârsta pensionării.

— Am patruzeci şi patru de ani, deci ar mai fi vreo şase ani până la pensie. Dar cum să mă aştern la odihnă la cincizeci de ani? Voi lucra pe mai departe cât mă ţin puterile.

— Unde v-ar place să vă petreceţi bătrâneţea? vorbim de ea, deşi e încă departe.

— La Târgu Mureş. Mi-am construit acolo un apartament.

— Dar, totuşi, acuma sunteţi bucureştean. Aveţi trei copii, aţi primit o locuinţă bună. Dacă copiii se vor obişnui în Capitală şi nu vor mai vrea să meargă la Tg. Mureş?

— Atunci vom vinde acolo şi cumpărăm aici. N-o să plec departe de copiii mei. Unde sunt ei, acolo îmi place să stau şi eu cu nevasta.

Directorul întreprinderii îmi povesteşte cum au primit Duncă şi ceilalţi mineri din formaţia, Urisiu de Sus”, care veniseră de pe Lotru, apartamente confort sporit, în Bucureşti:

— „Primăria ne-a repartizat mai multe apartamente bune pentru muncitorii de la Metrou. Noi am hotărât în consiliul oamenilor muncii să le dăm cu prioritate celor

mai buni muncitori, pentru ca în felul acesta să-i stabilizăm pe şantier. Printre cei mai bine apreciaţi se numără, fireşte, şi Augustin Duncă şi consătenii lui. În plus de asta, avea trei copii şi merita cel dintâi să primească o casă ca lumea. Li s-a adus la cunoştinţă hotărârea. N-au zis nimic. S-au adunat şi s-au înţeles între ei, apoi Duncă, spre mirarea noastră, a venit şi ne-a spus că ei stau destul de bine în barăcile din colonie, sunt obişnuiţi cu aceste condiţii care nici nu sunt deloc rele — căldură, apă curentă, canalizare, spaţii suficiente — la fel au stat pe toate şantierele. Departe de-ai bănui pe Duncă, Boloş, Lateş, Grama, Căşneanu, Vultur, Pop de nesinceritate, dimpotrivă, mai rar oameni de atâta cinste şi corectitudine, totuşi nu acesta era motivul pentru care ei refuzau apartamentele oferite. Trebuia să aflăm. Duncă este un mare timid şi de foarte mult bun simţ, dar, discutând cu el mai pe îndelete, am aflat adevărul. „Se zice — ne-a destăinuit el — că aţi hotărât să repartizaţi apartamente, cu prioritate, celor pe care aţi vrea să-i stabilizaţi pe şantier. Noi vrem să vă spunem că nu suntem nişte vântură-lume şi nu avem de gând să plecăm de pe şantier, indiferent de condiţiile în care locuim. Ne-am apucat aici de o treabă, o ducem până la capăt. Pe noi puteţi conta şi dacă nu ne daţi aceste apartamente. De ele au poate mai mare nevoie alţi muncitori. Noi mai putem aştepta pentru tranşele următoare”. A trebuit să le explicăm cu multă răbdare acestor încăpăţânaţi în cinstea şi demnitatea lor că, primind aceste apartamente, nu va fi nimeni nedreptăţit, că avem destul de multe pentru a satisface toate cererile urgente. „Ale noastre nu-i dară deloc urgenţe” — ne-o întorcea el. „Ba sunt pentru că aveţi, tovarăşe Duncă, trei copii şcolari şi în bloc au mai bune condiţii de învăţătură, mai multă linişte, sunt mai aproape de şcoală.” Cu asta l-am convins. Dar n-a uitat nimeni căldura şi generozitatea cu care îi tratează pe cei din jurul lui, pe tovarăşii lui de muncă.

O întâmplare, care luminează aceleaşi frumoase

trăsături de caracter ale minerului Augustin Duncă, mi-o relatează şeful sectorului lucrări subterane.

„Ne rămăseseră spre sfârşitul anului trecut constructori cu concediile neefectuate şi-am hotărât să le acordăm acest concediu de sărbătorile de iarnă. Aşa se face că echipele de la tunelul numărul unu s-au descompletat, dar ritmul de lucru nu-l puteam lăsa să scadă. Am apelat la şefii echipelor de la tunelul doi să ne dea pentru o lună de zile câte trei-patru oameni din formaţiile lor, cu care să întărim efectivul tunelului unu. În cazuri asemănătoare, şefii echipelor se codesc, nu dau oamenii cu plăcere, şi, oricum, îi dau pe cei mai slabi, de teamă să nu le scadă potenţialul lor, să nu li se diminueze rezultatele şi, evident, câştigurile. Nu-i poţi învinovăţi pentru acest mod de-a privi lucrurile. Nici nu vreau să le reproşez ceva. De data aceasta Augustin Duncă a contrazis regula. El ne-a dat pe cei mai buni oameni pe care îi are. Văzând aceasta, ceilalţi şefi de echipe au procedat la fel, pentru că niciun argument nu-i mai convingător ca exemplul personal.”

Totuşi, îl întreb, de ce a procedat Duncă aşa, cum şi-a explicat el gestul de a se dispensa şi încă într-un moment critic, când se rotunjea bilanţul pe un an de zile, de cei mai buni mineri ai săi, pentru a fi trecuţi să ajute formaţiile descompletate din tunelul vecin?

„Duncă spunea aşa, şi spunea cu multă înţelepciune: «Cum s-ar fi simţit ortacii noştri la întoarcerea din concediu, dacă ar fi văzut că frontul lor a lâncezit, că ei au rămas în urmă şi toată odihna de care s-au bucurat în concediu să fie cheltuită acum prin eforturile de a ne ajunge din urmă? N-ar fi fost drept. Şi mai e ceva. Nu vreau ca oamenii din echipa mea să se facă de ruşine. Dacă îi dădeam pe cei mai slabi, poate nu se descurcau. Alături de mine însă e altceva. Cei buni, în schimb, tot buni o să fie oriunde vor lucra».”

— V-aţi descurajat vreodată? îl întreb pe Duncă.

— Şi încă cum. La început, când am venit aici. Noi eram o echipă completă, din oameni şi meseriaşi, cum vă

spuneam, gata formaţi. Dar cei mai capabili dintre ai mei au fost numiţi şefi la echipele nou înfiinţate. Mie mi s-au repartizat tineri care nu mai coborâseră până atunci în subteran. „Dacă n-o scot la capăt cu ei?”, mi-am zis. Nepriceperea nu era cel mai greu lucru. Cu răbdare şi insistenţă, meseria se învaţă repede. Dar mă descuraja atitudinea unora dintre ei, concepţia, nu ştiu de unde luată, că lor li se cuvine totul, că ei trebuie să primească totul fără să dea nimic. I-am lăsat o lună, doua cam de capul lor. Le arătam ce să facă, cum să facă, dar nu-i forţam. La primirea retribuţiei îi aud comentând... „Păi ăsta-i câştig? Pentru asta ne-am pierdut vremea aici?” Cei care au muncit bine luau câte un salariu şi jumătate, iar cei care trăgeau chiulul, crezând că se fofilează, că trec neobservaţi într-o echipă mare, s-au trezit cu salariul ciuntit. Le-am demonstrat că nu merge aşa Nu poţi primi mult dacă nu munceşti bine. Nu-i de unde. Banul nu iese din aer. Ţara are atât cât produce. Nici mai mult, nici mai puţin. Dacă forăm un metru de tunel pe zi, luăm retribuţia pentru un metru. Dacă forăm doi metri, luăm dublu. Mi-a fost foarte greu să le schimb felul uşuratic de-a gândi, dar până la urmă s-au dat pe brazdă. În jumătate de an făcusem, dintr-o adunătură, o echipă model. Acum, în ziua de retribuţie, când pleacă acasă cu câte o mie, o mie cinci sute de lei peste cât li se cuvine după categoria pe care o au, sunt făloşi şi mulţumiţi de ei.

— Ce faceţi dumneavoastră după programul de lucru pe şantier, adică cum vă consumaţi orele libere?

— Mai mult pe-acasă. Îmi ajut nevasta în gospodărie şi la îngrijirea copiilor. Până aici, la Bucureşti, ea n-a lucrat. Vedea numai de casă, de copii. Acum lucrează la noi, în sector. Echipează bolţarii cu garnituri de neopren pentru a nu permite infiltrarea apei prin îmbinarea inelelor. Aşa că îi este mai greu să se descurce cu toate. O ajut la spălat, la gătit, la cumpărături şi trece mai iute timpul liber. Copiii, cei doi mai mari, pentru că fetiţa are numai şase ani, o ajută şi ei. Fiecare face ce poate, după puterile lui. Copiii

trebuie deprinşi încă de mici cu o anume responsabilitate de familie. Să ştie că răspund şi ei de ceva. Chiar dacă ar fi să răspundă numai de udatul florilor din fereastră. Nu contează isprava în sine, ci deprinderea conştiinţei că fiecare îşi are menirea lui, locul lui în familie, în societate, pe care trebuie să-l cinstească aşa cum se cuvine, prin muncă, prin învăţătură, prin comportare modestă şi demnă.

— Se spune că dumneavoastră nu ştiţi să înjuraţi — se mai obişnuieşte pe şantiere — şi nu ştiţi să ridicaţi tonul.

— Nu-i chiar aşa. Cine nu ştie să înjure? Că eu nu văd rostul înjurăturii şi al ridicării tonului, e altceva. Înjuri şi ridici tonul atunci când nu-ţi stăpâneşti nervii, ori vrei să bagi pe cineva în sperieţi. Dar cu asta nu rezolvi nimic. Un om speriat, timorat de teama că te vei răsti la el, că-l vei înjura ori că vei zbiera la el, nu se cheamă că e educat, disciplinat şi de nădejde. Îşi vede de treabă, în cel mai bun caz, atât cât eşti pe aproape şi-l supraveghezi. După aceea, gata, l-ai pierdut iarăşi.

— Şi atunci?

— Să nu-ţi arăţi, în relaţiile cu colaboratorii tăi, cu oamenii în general, în familie, slăbiciunea de-a nu te putea stăpâni, de-a nu-ţi putea struni nervii. Domini şi faci educaţie numai prin exemplul personal şi numai prin argumentul vorbei înţelepte. Pe cine nu-l sensibilizezi în acest fel, nu-l mai sensibilizezi cu nimic.

— Este adevărat că din când în când conducerea şantierului vă „împrospătează” echipa cu băieţi — „problemă” de care se leapădă alţi şefi de echipă, ştiind că dumneavoastră îi veţi aduce, negreşit, pe drumul bun?

— Se mai întâmplă.

— Şi izbutiţi de fiecare dată să-i „reabilitaţi” pe cei certaţi cu disciplina?

— Nu de fiecare dată, dar, de cele mai multe ori, da.

— Aţi fost vreodată aproape de moarte?

— Am fost.

— În ce împrejurare?

— La Rudăreasa. Ne retrăsesem din frontul de lucru pentru o nouă puşcare. După ce artificierul îşi făcuse datoria, după ce puşcarea s-a produs, ne-am întors în fundul galeriei şi am evacuat roca dislocată. Când vatra a fost curăţită, am verificat peretele în care s-a produs puşcarea, ca să vedem dacă n-au mai rămas bucăţi de dinamită neexplodate. Nu ni s-a părut nimic suspect şi ne-am reluat lucrul. Am început să batem alte găuri pentru altă puşcare. La un moment dat, galeria se cutremură de o explozie. Ea se produsese chiar în frontul nostru de lucru. Toţi patru câţi eram acolo am fost trântiţi la pământ şi ne-am pierdut cunoştinţa. Echipele de afară au intrat în alarmă. Au alergat spre noi şi ne-au scos, repede, la aer. Eram răniţi, dar nu grav. Mai mult suflul puternic al exploziei ne-a doborât şi ne-a ameţit. Un ortac s-a ales cu o mână fracturată, eu am fost lovit de o piatră în cap, ceilalţi doi n-au suferit decât uşoare contuzii. Ne-am revenit repede. Am aflat ce-a fost, numaidecât. Într-o gaură adâncă mai rămăsese, totuşi, un fragment de dinamită neexplodat la ultima puşcare, iar în clipa în care noi am atins-o cu burghiul s-a declanşat explozia. Dacă încărcătura era mai mare, ne putea fi fatală. Dar tot răul spre bine. De atunci, în normele de protecţie a muncii în galerii, se prevede în mod expres spălarea cu apă a peretelui în care s-a efectuat puşcarea şi numai după aceea să se verifice dacă n-au mai rămas bucăţi de dinamită neantrenate în explozie. Înainte, aceste norme indicau o verificare superficială, nu se bănuia că straiul de praf depus după puşcare poate împiedica descoperirea unor rămăşiţe de exploziv. N-am mai auzit apoi să se mai repete asemenea accidente.

— Care este idealul dumneavoastră de viaţă?

— Armonia şi împlinirea familiei.

operaţiunea s-a încheiat, operaţiunea continuă...

Toate bulevardele şi străzile Capitalei duc, în această dimineaţă de 16 noiembrie 1979, spre Piaţa Unirii. Bucureştenii vin la întâlnirea cu Metroul. E ziua primei curse, sărbătoarea unui succes, marcarea unui început. Peste trei zile va începe cel de-al doisprezecelea Congres al partidului. Constructorii prefaţează evenimentul cu un fapt de laudă şi cinstire.

Trenurile pornesc, încărcate cu călători, în ambele sensuri. Unul spre uzina „Timpuri Noi", celălalt spre uzina „Semănătoarea". Astăzi, prea puţini pasageri vor călători din alt interes decât curiozitatea şi bucuria de a face cunoştinţă cu cel mai modern mijloc de transport urban din lume — metroul. Cei mai numeroşi sunt copiii. Nimeni nu l-a aşteptat cu atâta nerăbdare ca ei, nimeni nu l-a visat mai fantastic ca ei. Vor coborî în adânc, prin tunelele lungi şi drepte de beton, dar îşi vor imagina că zboară spre stele, sau că întreprind o călătorie spre centrul pământului. Nimeni nu se bucură şi nu se mândreşte mai mult decât ei cu ceea ce au realizat în aceşti patru ani părinţii lor, oamenii mari ai ţării.

Construim în prezent, dar cu gândul la viitor şi pentru viitor. Cu mijloacele şi puterile noastre de astăzi trebuie să satisfacem pretenţiile şi exigenţele de peste ani. Linia de metrou care se va pune acum în exploatare măsoară puţini kilometri, dar ea se va racorda la alte şi alte linii ce se vor construi până în anul 2000 şi chiar după acest prag de mileniu nou. Ca şi munca ţăranilor, nici munca

constructorilor nu se termină niciodată, veşnic ei vor reînnoi faţa oraşelor şi satelor, precum primăvara reîntinereşte sufletul verde al pământului.

Astăzi, gândurile şi recunoştinţa noastră se îndreaptă spre ei. Spre cei care timp de patru ani şi jumătate au pregătit pentru Capitală, nu fără sacrificii, cel mai frumos dar al toamnei. Au înfruntat apele freatice, noroaiele, gerurile aspre şi ploile acestor ani, dar mai ales necunoscutul. „La fiecare pas în săparea tunelului — spunea un constructor — trebuia să ne aşteptăm la surprize neplăcute care voiau parcă să ne reţină pe loc". Nimic nu i-a oprit însă din cea mai rapidă înaintare care s-a făcut vreodată într-un tunel de metrou, în condiţii de sol atât de dificile ca cele din Bucureşti. Toată lauda noastră acestor temerari. Mulţi dintre ei se află printre primii călători, în prima cursă a metroului. Sunt, desigur, cei mai emoţionaţi pasageri. Îmi atrage atenţia un bărbat în vârstă, cu cascheta de constructor lăsată mult peste sprâncenele bogate. Poate tocmai de aceea, ca să nu i se vadă emoţia bucuriei în clipirea prea deasă a ochilor. Îi aflu numele: Gheorghe Meceşan. Încercând să-mi vorbească despre el, directorul grupului de şantiere se lansează în argumentări tehnice complicate.

— ...Când vagoneţii încărcaţi cu pământ excavat din frontul de lucru al tunelului ajung la rampa de descărcare, ca la o comandă transmisă de la un pupitru central, intră în funcţiune un dispozitiv automat care răstoarnă vagoneţii pe rând şi-i deşartă. După aceea, îi repune în poziţia de rulare. Până la acest dispozitiv operaţiunea se făcea manual şi îţi trebuiau oameni cu musculatură serioasă, nu glumă. Este invenţia lui Meceşan. Scuturile mecanizate, de fabricaţie englezească, care sapă canale felurite sub pavaje în Bucureşti şi alte oraşe — continuă constructorul de lângă mine — par a fi cele mai bune din lume. Dar ele prezentau totuşi la început, când le-am importat, un punct vulnerabil: n-aveau etanşeitate la freze şi din pricina aceasta intra pământ şi apa în interiorul lor şi le uza

cuţitele, le scurta prematur viaţa şi le scotea din funcţiune după câţiva kilometri săpaţi. Maistrul Gheorghe Meceşan a conceput un sistem ingenios de etanşare a frezelor şi le-a prelungit durata în funcţiune de vreo trei sau patru ori. Aceasta a fost a doua sa invenţie, brevetată în ţară şi... în Anglia. Maşina de tăiat în abataje, sau în fronturile de lucru din tuneluri, avea neajunsul că, în permanenţă, minerii trebuiau să intervină pentru a o regla în funcţie de structura rocii sau a zăcământului. Ar fi fost ideal un dispozitiv autoreglabil de excavare. S-or mai fi gândit şi alţii la el, dar cel care l-a inventat a fost tot Gheorghe Meceşan. Al treilea brevet de invenţie...

Directorul mai voia să adauge ceva, dar de noi se apropie un alt constructor: maistrul Constantin Bursuc. Îl cunosc bine. Este un bărbat înalt, cu părul negru şi creţ, cu mustaţă „à la Chiriac", cu mâinile lungi şi păroase ca nişte labe de urs. Coboară parcă din povestirile vânătoreşti ale lui Sadoveanu, sau dintr-unul din romanele sale istorice. Când l-am văzut prima dată pe şantierul staţiei „Timpuri Noi" l-am asemuit, în imaginaţia mea, cu oştenii voievozilor moldoveni. Aşa trebuie să fi arătat şi ei, întocmai ca acest flăcău bucovinean, cioplit parcă dintr-un trunchi de stejar sau dintr-un colţ de stâncă.

N-am uitat dialogul pe care l-am avut atunci cu el:

— Aţi fost alăptat probabil de o cerboaică, sau poate de o ursoaică din Carpaţi, v-aţi hrănit numai cu pulpă de zimbru la rug şi v-aţi potolit setea cu nectar de Cotnari, altfel nu ştiu cum aţi crescut atât de înalt şi puternic.

— Vai de capul meu — se tânguie el, înveselit de imaginaţia mea — de unde atâta lapte şi atâta carne? M-am născut la întâi mai 1944, în plin război, după care a urmat seceta şi foametea. De foamea pe care am îndurat-o în copilărie îmi aduc aminte, dar de vreun ospăţ nu. Unde mai pui ca eram... opt copii la părinţi.

— Cum arată ceilalţi fraţi? Vă asemănaţi?

— Şi încă cum! Toţi băieţii suntem cap la cap. Mai avem patru cumnaţi. Sunt la fel. Toţi, peste unu optzeci şi trei.

Când ne întâlnim, fraţii şi cumnaţii, şi mergem pe stradă, în urma noastră se întunecă, nu se mai vede nimic.

A avut viaţa atâtor constructori. Pleacă pe şantier la patrusprezece ani. Lucrează la construcţia de locuinţe din Suceava, în răspunderea fratelui său mai mare, Vasile, acum tehnician la trustul de construcţii din Iaşi. Monta schele metalice, făcea ce putea face un copil. Când a împlinit optsprezece ani, s-a calificat. Nu mai avea nevoie de un „tutore”. Şi-a ales şcoala de şoferi profesionişti.

— Dintre toate maşinile pe care le făcea şcoala, se destăinuie el, cel mai mult mă atrăgeau basculantele de mare capacitate. După ce am luat carnetul, m-am întors la Suceava. Căutam o maşină pe măsura dorinţei mele. Am găsit-o la autobaza oraşului, cu oferta de-a lucra pe şantierul drumului naţional Suceava-Botoşani. Era chiar ceea ce îmi doream.

— Acum ce maşină preferaţi?

— Pe şantier, tot basculantele, iar pe şosea „Renaultul 16”.

Mi-a arătat „Renault-ul” lui. Îl luase nou cu ani în urmă.

— Câţi kilometri aveţi la bord?

— Aproape jumătate de milion.

Nu performanţa maşinii m-a impresionat, ci drumurile parcurse de Constantin Bursuc. L-am întrebat când şi cum a umblat atât?

— Toate concediile mi le petrec călătorind prin ţară, cu soţia şi cele două fetiţe. Le arăt locurile pe unde am construit şi ceea ce am construit, le arăt lor şi văd şi eu toate locurile frumoase din ţară. E cel mai plăcut şi recreativ concediu pe care mi-l doresc.

A urmat armata, apoi revenirea pe şantier, dar de data aceasta la Rovinari, la construcţia barajului de deviere a Jiului.

— Acolo l-am cunoscut pe inginerul Vasile Grigoraş, în 1966 şi de atunci nu ne-am mai despărţit. De la Rovinari am plecat în Valea Jiului, de-acolo la Baia Mare, apoi la metrou.

Acum e maistru în construcţii hidrotehnice, după ce, ani la rând, lucrase ca şofer. Dar când a fost nevoie de macaragii, a lucrat ca macaragiu, şi nu un sau doi, ci opt ani. Fireşte, cu certificat de calificare şi autorizaţie în buzunar. De aceea l-am şi întrebat ce meserii a mai învăţat. Mi-a răspuns că le ştie pe toate: tractorist, buldozerist, excavatorist, dulgher, fierar-betonist. Ca atâţia alţi mari constructori de pe şantierele noastre.

— Aţi vrea, nea Costică, să-mi spuneţi povestea acelei macarale care s-a prăbuşit pe malul Dâmboviţei? Şi de care răspundeaţi chiar dumneavoastră, îi stârnesc eu o mai veche amintire.

— De ce nu? Oricum, nu noi, constructorii, am fost vinovaţi. Când s-a prăbuşit, eu eram la baza de producţie Popeşti-Sere. A sunat telefonul. Cineva mă căuta chiar pe mine. Am simţit că e cam speriat şi l-am întrebat ce e. A zis că trebuie să vin urgent pe şantier. Să ştii, mi-am zis, că s-a întâmplat ceva cu vreun utilaj. Mă obseda această teamă, pentru că lucram pe un sol foarte instabil şi aveau loc dese tasări de teren. La macara însă nu m-am gândit. Era bine montată. Eram foarte sigur de asta pentru că am verificat-o până în cele mai mici amănunte. Când am ajuns pe şantier am văzut-o culcată la pământ. Am simţit o greutate în piept de parcă macaraua se prăbuşise chiar peste trupul meu. Şeful, inginerul Grigoraş, mi-a spus să acţionez repede ca s-o evacuăm de acolo, să nu ne stânjenească activitatea. Trebuia s-o tăiem cu aparatele de sudură pentru că nu mai era bună decât pentru fier vechi. Se făcuse ca şi când ar fi fost din plastilină. Cinci inşi am lucrat la ea, o zi şi o noapte, până am tăiat-o şi evacuat-o. Prăbuşirea ei a fost la început o enigmă. S-au făcut tot felul de supoziţii, dar cauza adevărată nu putea fi descoperită. Când s-a prăbuşit, ridica o legătură de bare metalice, sub sarcina maximă. Macaragiul povestea că în momentul în care greutatea fusese ridicată la câţiva metri de pământ, macaraua a făcut un balans, apoi s-a torsionat şi a venit încet în jos. A fost chemat imediat reprezentantul

firmei constructoare. A cercetat-o cu atenţie, dar nu s-a dumirit. Am început să mă învârtesc şi eu pe lângă ea şi până la urmă am aflat ce căutam. De vină erau un bolţ şi o şaibă. Cedaseră din pricina metalului necorespunzător din care fuseseră confecţionate.

Acum, maistrul Constantin Bursuc conduce lucrările de construcţie la altă staţie. Peste un an se va da şi ea în folosinţă. Metroul înaintează cu repeziciune pe viitoarele trasee.

— Când am venit aici, în 1975, am găsit, pe locul unde trebuia să facem baza de producţie, nişte bălării de nici maşinile nu se vedeau din ele. Trustul adusese cinci silozuri de ciment de două sute cincizeci de tone, pentru staţia de betoane, pe care şoferii le-au descărcat la întâmplate pe câmp. Multe erau ascunse prin bălării. Tovarăşul inginer Grigoraş zice: „Asta e un teren destul de mizerabil pentru ca noi să putem amplasa pe el baza de producţie". Într-adevăr, pentru culturi agricole nu era bun, nu creşteau pe ei, cum spuneam, decât ciulini şi alte buruieni. Cine să facă însă baza de producţie, să monteze staţia de betoane?

Ştiam că, dacă eşti bun, totul cade pe capul tău. A venit un „specialist" care s-a oferii să monteze silozurile, dar a pus nişte condiţii care l-au supărat rău pe şef şi i-a spus să-şi ia numaidecât valea, că altfel asmute câinii vagabonzi, de pe lângă Abator, la el. „Măi, nea Costică, îmi spune el, tu m-ai scos întotdeauna din încurcătură. Şi, ştii de ce? Pentru că eşti băiat isteţ...". „Am înţeles, tovarăşe inginer, unde bateţi, îi răspund eu înainte de a-şi termina gândul. Daţi-mi o schiţă", îi cer. M-a trimis la subinginerul Florian Măgui care avea documentaţia. Lucrarea nu mi s-a părut prea dificilă. Dar când am trecut la montarea pe teren, mi-a creat destule probleme. Şeful îmi spusese cu o ironică gravitate: „Iei oamenii pe care îi vrei. Numai să meargă treaba repede". Dar ce oameni să iau? Nu aveam niciun meseriaş. Trebuia să mă mulţumesc cu ce găseam.
Adică, cu nişte băieţi necalificaţi care veneau pentru

încadrare pe şantier. Buni şi ăştia, mi-am zis. A fost nevoie să-i învăţ mai întâi să ţină un şurub în mână. Dar munca cu tinerii, calificarea lor, e plăcerea mea. Şi pe mine m-au învăţat alţii, şi eu trebuie să-i învăţ pe cei care vin la noi fără meserie. Ne-am chinuit mult cu silozurile. Cei care le-au descărcat le-au aruncat la întâmplare şi noi trebuia să le adunăm la un loc. Le-am tras cu nişte cabluri, cu forţa braţelor. Eu am trecut apoi pe macara, le ridicam, băieţii le potriveau şi le strângeau şuruburile. Lucram zi-lumină. Noaptea nu puteam lucra pentru că nu aveam curent electric. În pauza de masă ni se aducea mâncarea pe şantier şi mâncam cu castronul în mână, apoi jucam fotbal pe un teren pe care ni-l amenajaserăm singuri. Munceam din greu şi ne distram de minune. În douăzeci şi una de zile toate cele cinci silozuri fuseseră montate.

— Ce s-a mai întâmplat cu băieţii aceia grozavi pe care începuserăţi să-i învăţaţi meseria de constructor, de la ţinerea unui şurub în mână?

— Păi, să vă spun câţiva: Marcu Cuţitaru e electrician, dacă nu cel mai bun, e, oricum, între cei mai buni de pe şantier. Marin Dogăiaşu e şef de echipă la electricieni, Manus Mateianu e subinginer, şef de echipă la betonişti, Ioan Maghiar e şi el şef de echipă, adică vreau sa spun că toţi cei cu care s-a început lucrarea sunt astăzi oameni de nădejde ai şantierului.

Trenul subteran aleargă cu viteză ameţitoare. Sau poate aşa ni se pare nouă această primă cursă, atât de mult dorită. În realitate, poate trenul nu depăşeşte vitezele cu care suntem obişnuiţi. În vagonul în care mă aflu, în mijlocul grupului de constructori, cineva îmi face cunoştinţă cu un tânăr blond, pistruiat.

— Maistrul Alexandru Debreţin, se recomandă el.

Mi-l prezintă „pe larg” chiar inginerul Grigoraş, şeful şantierului care a construit staţia „Timpuri Noi.”

— Lucrăm împreună din 1970, când l-am luat la mine, pe şantierul aducţiunii de apă „Runcu-Firiza” din Maramureş. De fapt, jumătate din efectivul cu care lucrăm în prezent îl

alcătuiesc constructorii din judeţele Sălaj, Maramureş, Satu Mare şi Bistriţa-Năsăud. Eu sunt din Satu Mare. Din Valea Jiului am plecat singur la „Runcu-Firiza” şi aveam nevoie de un colectiv de vreo cinci sute de oameni. Am luat tineri din partea locului. Ion Copoş, Vasile Rusu,Valentin Galamboşi, Alexandru Moldovan, Ioan Mircescu, astăzi maiştri şi şefi de echipă aici, la metrou, au venit o dată cu mine. Nu ne-am mai despărţit decât în perioada concediilor. Colectivul nostru s-a format şi sudat în Munţii Gutâiului. Un tânăr cu care lucrasem la Rogojelu şi pe Valea Jiului a aflat că sunt în Gutâi şi a venit acolo. E vorba de maistrul Constantin Bursuc. Între noii mei tovarăşi de şantier apăruse, apoi, într-o zi, un băiat slăbuţ şi blond care mi-a inspirat încredere. Îl chema Alexandru Debreţin. Taică-său ungur, mamă-sa româncă. Lucrase înainte ca electrician la mina Săsar. Bineînţeles, l-am luat imediat. Asta era, cum spuneam, prin 1970. Toate întâmplările frumoase, ori deloc frumoase, de-atunci încoace, ne-au găsit împreună. Nu vom putea uita cele douăzeci de zile de pe şantierul aducţiunii „Firiza”, când un puţ adânc de o sută optzeci şi doi de metri s-a umplut cu apă din pricina unei pane de curent. Douăzeci de zile şi nopţi am supravegheat pompele care funcţionau neîntrerupt pentru evacuarea apei, odihnindu-ne şi mâncând pe apucate. Cum să uităm apoi revelionul din colonia „Izvoarele”, pe care ne-o amenajaserăm noi, în munţi? Ne adunaserăm vreo zece familii ca să petrecem aici noaptea şi prima zi de Anul nou, în peisajul munţilor şi al zăpezii. Pe la orele douăzeci şi două, cade o fază de la curent. Se face întuneric. Aprindem lămpile de carbid, ne lăsăm nevestele singure în baracă şi noi, bărbaţii, plecăm pe linie să găsim defecţiunea. Am descoperit-o dimineaţa la ora şase. Nici nu mai aveam nevoie de lumină. Se făcuse ziuă pe când am ajuns înapoi. Dar nu ne-am întristat prea tare. Am prelungit „revelionul” cu două zile şi două nopţi, ne-am recuperat orele pierdute prin nămeţii pădurii în căutarea avariei de pe linia electrică. Viaţa de acolo, de pe celelalte

şantiere, ne-a unit într-o adevărată familie muncitorească. Dacă unul singur lipseşte din colectiv, parcă ne lipseşte o mână. De aceea, în 1975, când mi s-a propus să vin pe şantierul metroului, condiţia mea a fost aceasta: să-mi iau cu mine toţi oamenii. Fireşte, mi s-a acceptat dorinţa pentru că era şi în avantajul şantierului. Am început lucrul la metrou în mai 1975. Misiunea şantierului nostru era construcţia a doi kilometri şi două sute de metri de tunel şi a staţiilor de călători „Timpuri Noi" şi „Abator", cu subtraversarea Dâmboviţei. Aceasta era porţiunea cea mai grea de pe tot traseul, pentru că, lucrând la mare adâncime sub Dâmboviţa, orice rost neetanş ne punea lucrarea şi viaţa în pericol. Vă daţi seama, cu ce atenţie şi răspundere trebuia să lucrăm. Când am venit aici nu ne aştepta nimic de-a gata, decât nişte desene, nişte proiecte de lucrări. În rest, urma să ne descurcăm singuri. Ne-am înjghebat în câteva zile o colonie socială în care am cazat şase sute de muncitori, o bază de producţie, o staţie de betoane şi am pornit la treabă. Acesta a fost începutul şi totodată o parte din biografia de şantierist a lui Alexandru Debreţin. Este de loc din Rodna, judeţul Bistriţa-Năslud. A urmat exact drumul fratelui său mai mare, Andrei Debreţin. Când a terminat Andrei şcoala profesională de electricieni, a intrat Alexandru la aceeaşi şcoală. După ce a terminat Andrei şcoala de maiştri, a început-o Alexandru. Cel mare şi-a cumpărat mai întâi maşină, iar cel mic şi-a făcut mai întâi casă. Apoi invers. Alexandru şi-a făcut casă şi Andrei şi-a cumpărat maşina. Acum, iată-l pe maistrul Debreţin recunoscut pe buna dreptate între cei mai buni dintre constructorii metroului. Pe şantier el a avut o misiune foarte grea: introducerea energiei electrice la toate punctele de lucru. A lucrat cu douăzeci şi opt de electricieni. Dificultatea consta în faptul că instalaţia electrică trebuia în aşa fel gândită şi executată încât să corespundă indiferent ce consumator se leagă la ea: vibrosonete, staţii de compresoare, pompe de epuisment, orice. Instalaţia electrică făcută de el, deşi amplasată în

subteran, a stat tot timpul, ca să mă exprim metaforic, la înălţimea exigenţelor noastre.

La staţia „Eroilor” urcă o cunoştinţă mai veche de-a mea: şeful de echipă Mihai Sadoveac. Şi-a făcut singur portretul, când l-am cunoscut prima dată, ca un bun povestitor moldovean.

— Am adus şaisprezece oameni de la mine din satul Bălcăuţi-Suceava şi din satele din jur. Ei formează echipa mea de muncitori necalificaţi. Nu vreau s-o laud, dar încă nu ne-a combătut nimeni în întrecerea socialistă, pe tot şantierul. La mine nu se există. Toţi trebuie să fie băieţi buni, să-şi facă datoria. Acolo unde-l pun pe careva să lucreze, să fie responsabil. Cine nu-şi vede de treabă, cu mine nu-i merge. La revedere, taică. Nu-mi pun capul pentru leneşi şi vagabonzi. Am în echipă şi un văr de-al meu. Credea că dumnealui face excepţie de la regulă. A întârziat într-o zi zece minute. L-am ars de nu s-a văzut. La noi aşa e legea echipei. Cine face plus are plus. Cine rămâne în urmă are minus. Altfel, nu-i corect. Căutăm să muncim cu tactică. Merg la inginer şi-l întreb: „Cum să facem ca să iasă o treabă bună?” Ne explică şi noi trebuie să deschidem ochii şi urechile. Cu o lucrare ca asta nu-i de glumit. Neglijezi o chichiţă şi iese o dandana. Trebuie să fim mereu cu ochii în zece, să nu se întâmple nimic rău. Până acum n-am avut necazuri. Suntem tot fruntaşi. Toader Viuşenco, Petru Viuşenco, Dumitru Sadoveac sunt cei mai de ispravă. Dar şi ceilalţi. Toţi sunt de ispravă, pentru că îmi ştiu de respect şi altfel nu se poate. Suntem o echipă şi o echipă trebuie să rămânem...

Zi de toamnă în care zăpezile au coborât deja pe coastele Carpaţilor, în timp ce jos, în câmpii, pe lunci şi pe dealuri, încă se mai ară, ţăranii pregătesc recoltele anului ce vine. Pe cele mai mari şantiere ale ţării — Canalul Dunăre-Marea Neagră, Combinatul siderurgic Călăraşi, Combinatul petrochimic Midia-Năvodari — constructorii visează ziua inaugurării. Ea va veni, prin măiestria şi dăruirea lor, atunci când e prevăzută în calendarele

fiecărui şantier, ca o sărbătoare a permanentei noastre deveniri umane.

În staţia „Grozăveşti” urcă inginerul Mircea Lazăr. Este chiar şeful lotului care construise staţia centrală.

I-am răsfoit cândva cartea de muncă. Prima filă poartă anul 1963. Anul terminării Institutului politehnic din Timişoara, dar şi al debutului în profesia de constructor. Prima probă o trece pe şantierul barajului Firiza din Maramureş. În anul următor construieşte în premieră un baraj din anrocamente. Pe şantierul Fabricii de metale neferoase întâlneşte cea mai frumoasă şi mai bună fată din viaţa lui: inginera stagiară Nadia, care avea să devină curând... Nadia Lazăr. Următoarele file: Galaţi — priza de apă Siret de la Bărboşi; Brazi, construcţia fabricii DMT şi instalaţia fenolacetonă; Bucureşti, Întreprinderea de maşini grele şi Institutul de fizică atomică; Mihăileşti, complexul agrozootehnic; Târgovişte, şapte sute de apartamente construite de şantierul pe care îl conducea; octombrie 1976, la metrou, cu sarcina de a construi staţia centrală, ca şef de şantier.

Ne-am permis atunci o indiscreţie, citind în jurnalul lui de constructor:

„N-am văzut niciodată o staţie de metrou. E o noutate pentru mine şi mă va pasiona construcţia ei. Pe toate şantierele, la toate obiectivele, la ridicarea cărora am participat, era şi ceva străin, de import. Aici e totul românesc. Tehnica şi tehnologia de lucru sunt gândite de specialiştii noştri. Dintotdeauna o lucrare de construcţie s-a executa din jos în sus. Aici e invers... Cea mai grea fază a lucrării: radierul. Inginerul Costin Enăceanu îmi dă cotele de lucru, eu armez şi torn betonul. N-am turnat niciodată un radier cu asemenea grosime. Ritmul de lucru e extraordinar. Turnări de betoane, care pe alte şantiere durau jumătate de an, le facem aici într-o singură lună, printr-o bună gândire a lucrării şi o foarte bună mecanizare a turnărilor. Stâlpii centrali ai staţiei se fac după o idee, pe cât de simplă pe atât de eficientă, cu

ajutorul a două inele. Sunt primii stâlpi rotunzi pe care i-am turnat. Şi, în ansamblu, lucrarea cea mai frumoasă”.

Pe peronul ultimei staţii, „Semănătoarea”, ne aşteaptă la coborâre un alt grup de constructori: maistrul Gheorghe Procopie, subinginer Ioan Ilie, Emanuel Obaciu, mecanic de utilaj, inginer Anastasiu Bogdan, Marin Răduinea, şef de echipă, Petre Jilavu, şef de echipă, Ion Popescu, Gheorghe Deaconu, Ioan Deaconu, Ilie Mihăilescu, Vasile Alexe, Florescu Marin, dulgheri, betonişti, mineri. Îl revăd printre ei pe maistrul Sandu Gălie. Are părul cărunt şi faţa brăzdată de cute înăsprite de soarele, frigul şi ploile şantierelor. Se apropie de vârsta pensionării, dar nici nu se gândeşte să renunţe la profesia lui de constructor, la viaţa de şantierist, pentru că altă viaţă nici nu cunoaşte.

— De la ce vârstă aţi început să munciţi pe şantiere? l-am întrebat cu ani în urmă, când construcţia metroului abia începuse.

— Tatăl meu era zidar şi lua antreprize de la Prager, în Constanţa. Aşa că, de copil, mă ducea cu el pe şantiere şi-l ajutam după puterile mele.

— Care a fost prima lucrare făcută de dumneavoastră?

— Un zid de protecţie la o întreprindere petrolieră, din Constanţa. Îl terminasem în ultima zi de pace. A doua zi a început războiul. Am fost încorporat şi trimis pe front...

Prizonieratul, revenirea în ţară cu Divizia de voluntari „Horia, Cloşca şi Crişan”, rănirea pe frontul antifascist, spitalizarea până în 1917. Acestea au fost „momentele” de întrerupere a activităţii lui de constructor. Reluăm dialogul, astăzi, la capătul unei lungi „călătorii” pe verticala şi orizontala şantierelor ţării.

— Ce aţi făcut după război? Cu ce aţi început?

— În ’47 m-am angajat la construcţia de căi ferate Bucureşti. Câţiva ani buni am lucrat în acest sector. Apoi am fost transferat la trustul „Carpaţi”, la construcţiile de hoteluri şi locuinţe de pe litoral. Colectivul nostru a ridicat pe litoral primele blocuri glisate din ţară. Dar cea mai frumoasă lucrare anterioară, la care am participat, a fost

gara din Constanţa, o premieră şi ea în concepţia constructorilor şi arhitecţilor noştri. Din ordin de sus am fost transferat apoi la Trustul industrial de construcţii Bucureşti pentru construcţia celei de a doua linii de superfosfaţi de la Combinatul chimic din Năvodari. De aici, la Combinatul chimic Călăraşi, după aceea la Combinatul chimic Turnu Măgurele, apoi la Alexandria unde am făcut un mare complex pentru creşterea şi îngrăşarea porcilor şi câteva sute de apartamente. Treburile mergeau bine. Am fost promovat şef de lot la construcţia Fabricii de rulmenţi. După ce am terminat-o, mi s-a încredinţat o altă lucrare aparte: Întreprinderea avicolă din acelaşi oraş. De acolo, în decembrie 1975, am fost chemat la metrou.

— Când v-a fost mai greu, aici, pe şantierul metroului?

— Nicio zi n-a fost uşoară la metrou. Pentru nimeni. La suprafaţă, orice ai construi e incomparabil mai uşor decât o construcţie în subteran. Misiunea mea aici a fost armarea tunelului pe o distanţă de doi kilometri şi trei sute de metri în zona întreprinderii „Dâmboviţa”. Aş zice, cea mai dificilă şi mai plină de surprize neplăcute de pe tot traseul. Am executat fel de fel de lucrări, am practicat pe şantiere, în cei treizeci şi trei de ani, toate meseriile şi faţă de toate am respectul cuvenit. Dar rămân la convingerea că cea mai dură dintre toate e cea de fierar-betonist. O singură bară dacă nu e bine pusă la locul ei se poate prăbuşi lucrarea. În meseria noastră se cere o calitate totală. La început, formaţia de fierar-betonişti pe care trebuia s-o conduc era doar pe hârtie. Aveam doi-trei muncitori de bază, pe lângă care am pus să lucreze douăzeci şi cinci, treizeci de tineri necalificaţi. Trebuia să fiu tot timpul lângă ei şi cu ochii pe ei, să le arăt, să-i îndrum, pentru că, din cei doi-trei calificaţi, numai unul ştia să se uite într-un desen tehnic. Aici toţi învăţam cu fierul în mână. După trei patru luni i-am format cât de cât, apoi i-am înscris la școală. Au trecut prin sita noastră peste două sute, pentru a rămâne douăzeci şi cinci. Se selectau singuri. N-am dat pe nimeni afară, însă au rămas

cei care au rezistat şi care nu se tem de nimic. Când am terminat primul planşeu, în decembrie 1975, afară erau minus cincisprezece grade.Dulgherii terminaseră cofratul pe la orele şaisprezece. Începuse să se însereze când am intrat noi în frontul de lucru. Ni se lipeau mănuşile de protecţie de barele de oţel. Cu toate acestea, pe la începutul nopţii, am terminat toată treaba. După noi trebuiau să vină sudorii. Dar din cauza gerului, ciocanul electric nu se încălzea, iar oamenii erau istoviţi. Lucrau deja de douăsprezece ore. I-am trimis să se odihnească. Nici n-au vrut să audă. Au adunat vreascuri, resturi de scânduri, ziare vechi de prin barăci şi au aprins un foc. Nu să-şi încălzească mâinile ci să încălzească oţelul pentru a-l putea suda. În ei ardea altfel de flacără. Spre dimineaţă, totul a fost gata. Să-i fi văzut cât de fericiţi şi mândri erau băieţii, când au ajuns la dormitoare, cu promoroaca în plete şi cu zorii senini în priviri...

16 noiembrie 1979. Astăzi, după patru ani şi jumătate de la baterea primului ţăruş pe malul Dâmboviţei, care marca începerea lucrărilor, tronsonul unu al metroului va fi inaugurat oficial. Trenul subteran a străbătut deja mii de kilometri, cu milioane de pasageri la bord în cursele experimentale începute cu mai bine de o lună în urmă.

Panglica inaugurală este tăiată de întâiul constructor al ţării, tovarăşul Nicolae Ceauşescu, secretarul general al partidului, preşedintele Republicii. Niciodată nu s-au tăiat atâtea simbolice panglici, la porţile atâtor construcţii, câte s-au tăiat în anii de când în fruntea partidului şi a ţării se află tovarăşul Nicolae Ceauşescu, pentru că niciodată nu s-a construit atât de mult şi atât de măreţ. Metroul s-a construit şi el din generoasa sa iniţiativă. Vreme de patru

ani şi jumătate a fost alături, cu fapta şi cu gândul, de constructori şi specialişti, urmărind şi îndrumând pas cu pas mersul lucrărilor, pentru ca totul să decurgă cum trebuie, pentru ca nimic să nu lipsească oamenilor pe şantiere, nimic să nu se greşească în această lucrare de laudă şi cinstire.

Drum bun, metrou!

El a pornit mai întâi din visul şi fantezia noastră, din inima, fantezia şi priceperea constructorilor noştri, apoi din staţia centrală din Piaţa Unirii. Leagă deocamdată între ele doar şase staţii de pe malul Dâmboviţei, două repere industriale: uzinele „Semănătoarea” şi „Timpuri Noi”. Dar când intrăm în acest tunel al timpului şi urcăm în vagoanele ca nişte nave cosmice, iar trenul porneşte în plină viteză, ştim că, la capătul traseului, coborâm, de fapt, în viitorul marelui oraş.